

Boletín del Centro Naval



*Fundado
en mayo
de 1882*



República Argentina

AÑO 130 - VOL. CXXX N° 832 ENE / ABR DE 2012

REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **832** ENERO / ABRIL DE 2012



Imagen de portada:
Corbeta ARA *Guerrico*.
Imagen Armada Argentina.
Gentileza de Hugo Ruíz.

Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina
Telefax: (+54 11) 4311-0041. Conmutador: (+54 11) 4311-1011/16 int. 605
E-mail: boletin@centronaval.org.ar www.centronaval.org.ar

ISSN 0009-0123

Registro de Propiedad Intelectual

Número: 978.013 (25.11.2011)

Propietario: Centro Naval



Director

Capitán de Navío (R) Héctor J. Valsecchi

Presidente Consejo Editorial

Vicealmirante VGM (R) Carlos L. Alfonso

Vocales Consejo Editorial

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro J. Tierno
Capitán de Navío VGM (R) Oscar D. Cabral
Capitán de Navío VGM (R) Juan J. Membrana
Capitán de Navío Gabriel O. Catolino
Capitán de Navío IM VGM (R) Hugo J. Santillán

Arte y diagramación

Guillermo P. Messina

Administración y composición

Norma B. González

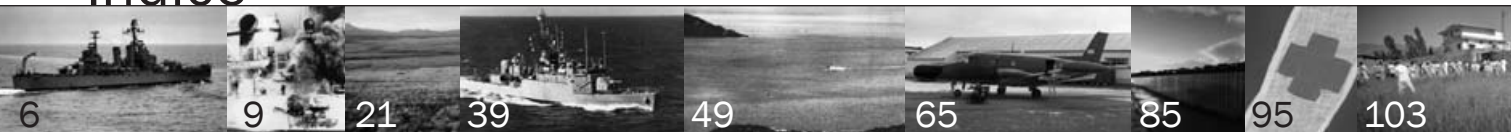
Corrección

Silvia Currenti

Miembro de la Asociación de la Prensa Técnica y Especializada Argentina (APTA),
desde el 7 de marzo de 1975

Distinciones al Boletín y a quienes en él escriben

- Premio APTA/Rizzuto 1989 en la categoría Publicaciones sin fines de lucro
- Primer Premio APTA/Rizzuto 1994 en la categoría Publicaciones Oficiales
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 1998 en la categoría Publicaciones Oficiales
- Reconocimiento al Mérito 2002
- Reconocimiento a la Trayectoria 2003
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2004 por Nota de Contenido Técnico
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2006 por Nota Científica
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2006 por Nota de Bien Público
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2007 por Nota de Bien Público
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2008 por Nota Periodística
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2009 por Nota Técnica CONICET / Sociedad Científica Argentina
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2009 por Nota Técnica CONICET / Sociedad Científica Argentina



- 3 **Carta del Director**
- 4 **Reflexiones sobre el 30° aniversario del Conflicto del Atlántico Sur**
Discurso pronunciado por el Almirante Molina Pico
- 5 **Promociones y Asociaciones**
- 6 **RECORDANDO A NUESTROS HÉROES**
Discurso por el aniversario del hundimiento del crucero ARA General Belgrano
Pronunciado por el Contraalmirante VGM (R) Carlos B. Castro Madero
- 9 **LOS RADARES 909 DURANTE LA GUERRA DE MALVINAS**
Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez
- 21 **NUESTRO LARGO CAMINO A LAS ISLAS MALVINAS**
Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales
- 39 **PERO... SI ESTÁBAMOS TAN CERCA**
Teniente de Navío (R) Alberto H. Messidoro
- 48 **Anecdotario**
- 49 **LA CORBETA ARA GUERRICO Y EL CONFLICTO AUSTRAL GRYTVIKEN –GEORGIAS DEL SUR–, EL “ATAQUE FRUSTADO” Y EL CONTROL DEL MAR**
Vicealmirante VGM (R) Carlos L. Alfonso
- 65 **AVIONES BRASILEROS EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR**
Capitán de Fragata VGM (R) Enrique A. Fortini
- 81 **LIBROS**
Malvinas. Diplomacia y Conflicto armado. Comentarios a la historia oficial británica, del Embajador (retirado) Vicente E. Berasategui 1982. Los documentos secretos de la Guerra de Malvinas/Falklands y el derrumbe del Proceso, de Juan B. Yofre
Amenazas, respuestas y régimen político. Entre la legítima defensa y la intervención preventiva, de Alberto E. Dojas
- 85 **ANÁLISIS Y CRÍTICA DE LA HISTORIA OFICIAL DEL CONFLICTO DE MALVINAS, VISTA POR EL GOBIERNO BRITÁNICO**
-Escrita por Sir Lawrence Freedman- [Análisis del volumen 2, capítulo 30]
“La amenaza aérea argentina”
Contraalmirante VGM (R) Guillermo R. Delamer
- 95 **SANIDAD NAVAL EN MALVINAS**
PSIQUIATRÍA DE GUERRA
Capitán de Corbeta Médico Enrique G. Suárez
- 103 **BEN LADEN Y EL CENTRO DE GRAVEDAD**
Contraalmirante (R) Roberto Luis Pertusio
- 107 **Resumen de noticias de NuestroMar**
Contraalmirante VGM (R) Carlos E. Cal
- 109 **Primera expedición argentina al Polo Sur (continuación)**
Contraalmirante VGM (R) Héctor A. Martini
- 112 **Comisión Directiva**

Los autores de los artículos publicados en el Boletín del Centro Naval son indefectiblemente responsables del contenido de los mismos y no reflejan obligatoriamente la opinión favorable o desfavorable del Centro Naval, que no comparte necesariamente los criterios vertidos, quedando su interpretación a cargo de la apreciación de los lectores. Asimismo, el Centro Naval no se hace responsable por la aplicación de los contenidos de los artículos publicados.

El Boletín del Centro Naval se reserva el derecho de propiedad de todos los artículos inéditos en él publicados, pero autoriza su reproducción parcial o total, a condición de mencionar, en forma clara, autor y fuente; eventualmente, para algunos artículos que serán expresamente identificados en su portada, se requerirá la autorización escrita del Boletín.

Por limitaciones en el proceso de edición de la revista resulta imposible publicar en el futuro cercano todas las colaboraciones recibidas, por lo que el Centro Naval se reserva el derecho de seleccionar, de acuerdo con criterios de oportunidad, equilibrio en la diagramación, grado de interés y afinidad con las finalidades del Boletín, aquellos trabajos que serán incluidos en los próximos números.

El orden de aparición de cada artículo en un mismo número del Boletín no implica orden de preferencia alguno en cuanto a su importancia, calidad o amenidad; su ubicación resultará, simplemente, de la búsqueda de un adecuado equilibrio en la diagramación.

El Centro Naval no asegura las condiciones, representaciones o garantías, expresas o implícitas, así como el contenido de todos los avisos publicados en sus páginas. Tampoco es responsable por cualquier daño directo o indirecto, o consecuente, que surja del uso de los productos y/o servicios, o acciones u omisiones producidas en relación con la información contenida en esos avisos.

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados lectores:

Nuevamente tengo el agrado de presentarles un número del Boletín del Centro Naval que es, casi exclusivamente, un recordatorio de la lucha realizada tres décadas atrás por la recuperación de las Islas Malvinas, las Georgias del Sur y las Sandwich del Sur.

Esta característica contradice mi intención, manifestada la primera vez que me dirigí a ustedes de que, en cumplimiento de las ideas fundacionales, el Boletín fuera una publicación equilibrada en distintos aspectos de la problemática naval, pero las colaboraciones recibidas, con referencia a verdaderos ejemplos de solvencia profesional y conocimientos técnicos, con aportes novedosos e inéditos y con ideas originales, puestos de manifiesto en las operaciones militares, me impusieron la temática malvinera. A ello se sumó la necesidad de que conductas heroicas, demostrativas de una formación de excelencia, fueran conocidos por nuestros consocios, nuestros camaradas y por supuesto, nuestros lectores.

El ex Jefe de Estado Mayor de la Armada Almirante Enrique Molina Pico pronunció una alocución relacionada con las primeras acciones militares de principios de Abril de 1982, consideramos una obligación que nuestros lectores las conocieran.

En la sección "Recordando a nuestros héroes" en vez de elegir una figura particular, hemos apelado a incorporar las palabras que, en el acto oficial de recordación del hundimiento del crucero ARA *General Belgrano*, pronunciara uno de los valientes de su dotación, sobreviviente y náufrago del buque que con particular modestia nos evoca el hecho heroico: el Contraalmirante Carlos Castro Madero.

De la sección "Libros" destaco la crítica a Malvinas. *Diplomacia y conflicto armado. Comentarios a la Historia Oficial Británica*, libro del Embajador Vicente Berasategui, interesante obra que, por sus características, se ha de convertir en elemento obligatorio de consulta para estudiosos del tema.

El Contraalmirante Delamer, que es autor de la crítica al libro de Berasategui, realiza por su parte un interesante trabajo donde complementa la obra mencionada con ideas personales que abarcan los aspectos navales desde los puntos de vista operativos y tácticos.

En la última asamblea ordinaria, el presidente de nuestra institución anunció una edición especialmente preparada con una selección de artículos sobre el conflicto del Atlántico Sur de 1982 publicados anteriormente, que continúan teniendo vigencia y que, en varios casos, han sido solicitados por nuestros consocios. Esta va a ser una muestra más de nuestra adhesión y nuestro recuerdo de la gesta heroica por la Soberanía Argentina y confiamos que esté con ustedes alrededor de agosto del corriente año.

Deseando que los lectores reciban con agrado este número, me despido con respeto y afecto.

Capitán de Navío (R) **Héctor J. Valsecchi**
Director

Reflexiones sobre el 30° aniversario del Conflicto del Atlántico Sur



Discurso pronunciado por el Almirante (R) Enrique Molina Pico, ex Jefe del Estado mayor General de la Armada (1993-1996)

Asumo la responsabilidad de representar al señor Contraalmirante Dn. Carlos Alberto Busser, Comandante de la Fuerza de Desembarco en la Operación Rosario de Recuperación de las Islas Malvinas, quién por razones de fuerza mayor no puede estar en este lugar. Agradezco la oportunidad de poder reunirnos aquí en Plaza Irlanda, país que siempre nos miró con simpatía y tierra natal de quien fuera nuestro primer almirante, Guillermo Brown.

Sean mis primeras palabras en recuerdo de todos los que fueron y no volvieron, y de sus familias, ellos dieron de sí lo máximo que se puede dar: la propia vida, bien que no tiene valor en el mercado; pero quiero también dirigirme a quienes fueron y volvieron entregando todo de sí, pero regresaron con el sabor amargo de no haber podido alcanzar la victoria final.

No me referiré a la situación política que vivíamos en esa época ni al posible origen de la operación, dejemos eso a los historiadores y analistas políticos: esta es una reunión de camaradas, pues todos los veteranos cumplieron el rol sagrado de defender a la Patria que impone la Constitución Nacional a todos los argentinos.

Algunos fuimos como militares de carrera, nos habíamos preparado para ello, otros fueron como conscriptos o civiles movilizados. En las acciones fuimos acompañados por integrantes de las fuerzas de seguridad, pero en el momento de las operaciones, en el teatro, actuamos de acuerdo a la evidencia de que en la acción real no había color de uniforme, solamente el color de la celeste y blanca que nos unía a todos.

Las guerras las deciden los ministros, los embajadores y los plurigalonados de las FF.AA., pero la terminan combatiendo los soldados en las trincheras, los marinos en su

pequeño universo y los aviadores solos entre el cielo y la tierra; y son todos éstos, entre los que me incluyo, quienes hoy están aquí presentes. A ellos me dirijo tomándome el atrevimiento, como argentino, de agradecerles lo hecho y de felicitarlos por los logros. De felicitarlos, sí, pues es cierto que en la guerra no existen segundos premios, aceptamos con dolor el resultado, pero también sepamos que el éxito no estuvo muy lejos, es con esa idea que justificaré el porqué de mi felicitación:

No hubo preaviso ni entrenamiento o preparación especial previa, se combatió con lo que se tenía en el momento; no se esperó la llegada de renovaciones o aprovisionamientos de armamentos y equipamiento que hubieran cambiado el panorama.

Tuvimos como enemigo a una potencia integrante de la NATO que, en lo que a lo militar, y situación política y económica se refiere, pertenece a un orden superior a nuestro país, sabiendo que a ella se aliaron en distinto grado, abierta o encubiertamente, la primera potencia mundial, otros países de la NATO y algún país de la región, podemos tener la certeza que la prueba que afrontamos no fue pequeña.

Se realizaron operaciones con una eficacia increíble, se lograron soluciones logísticas en las formas menos pensadas.

¿Que cometimos errores profesionales y humanos? Sí, es verdad, también cometimos errores y desaprovechamos ocasiones: nos fallaron torpedos, hubo bombas que no explotaron y problemas de coordinación operativa y de abastecimiento en el campo. En la teoría ideal no debería haber sido así, pero fue; no obstante, en casi todos los casos surgió como algo normal el heroísmo y la solución de problemas con elementos de fortuna, o sea, 'a la criolla'; solamente mencionaré algunos ejemplos: la acción de los

comandos y fuerzas especiales; los marinos mercantes movilizados; el Escuadrón Fénix; el exitoso alistamiento de los Exocet, pese a que Francia informó a Inglaterra que no seríamos capaces de hacerlos funcionar sin su ayuda técnica; la búsqueda de armas en el exterior y las operaciones encubiertas.

También he de decir que es muy fácil criticar las operaciones y a los combatientes desde la comodidad del hogar o la oficina y conociendo, ya finalizada la guerra y años después de los hechos, los resultados de cada acción. Es, en efecto, muy fácil 'ganar a las carreras del domingo con el diario del lunes', pero los que son hoy veteranos estaban allí combatiendo, cumpliendo órdenes y tomando decisiones con poca información, vale decir, sin 'el diario del lunes' y bajo la presión enemiga. A ellos, mi respeto, que por cierto lo merecen.

Puedo resumir mis opiniones repitiendo las palabras que dirigí a la tripulación del ARA *Hércules*, que tuve el honor de comandar, poco después de zarpar de Puerto Belgrano rumbo a Malvinas para iniciar la operación Rosario: '*Esto no es un ejercicio, es una operación real para recuperar las Islas Malvinas que nos llevará a combatir con una fuerza, la Royal Navy, constituida por verdaderos profesionales del mar, pero estoy completamente tranquilo porque Ustedes también son verdaderos profesionales del mar y del segundo Comandante al último concripto sabrán cumplir con su deber*' y hoy, luego de analizar las operaciones en detalle, puedo decir con orgullo, que esa calificación de confianza en la profesionalidad y calidad de servicio vale, como acto de justicia, para todos los veteranos que, sin duda, supieron cumplir con su deber.

Este juicio está ratificado en el exigente informe Rattenbach, que cierra sus "Conclusiones finales" con las siguientes afirmaciones:

Más allá del resultado del conflicto bélico, nuestras FF.AA. pueden estar satisfechas de su actuación durante la contienda, ya que enfrentaron a una potencia mundial de primera magnitud, apoyada política y logísticamente por los EE.UU.

Si en las condiciones mencionadas nuestras FF.AA. supieron infringir daños fuera de toda proporción a la Fuerza de Tareas Conjunta del Reino Unido, a tal punto que esta se vio obligada a desplegar la mayor parte de sus Fuerzas anfibias, podemos afirmar que han cumplido airoosamente con su deber.

Esos juicios elogiosos son para ustedes. Recuérdelos, pues hoy nos queda mirar el pasado con orgullo y decirle a quienes nos sucedieron en las fuerzas: nuestra generación enfrentó la prueba y supo combatir, les toca a ustedes tomar la posta, recuperen la historia de lo que se hizo, las glorias y los éxitos, pero también analicen nuestros errores y enmienden nuestros defectos. El espíritu de un país se construye conociendo la historia y aprendiendo de ella. Eso sí, tengan presente también que existe un conjunto de veteranos, militares y civiles, que integraron las fuerzas y que merecen recuerdo y sostén.

Mientras tanto, nosotros los veteranos, ya todos mayores de 50, tenemos el desafío de contribuir a recuperar la memoria y el brillo de lo hecho, contarlo y escribirlo, pero siempre diciendo con orgullo: 'Soy Veterano de Malvinas'.'

PROMOCIONES Y ASOCIACIONES

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de informarle que en la Asamblea Ordinaria de la Promoción 76 de la Escuela Naval Militar, llevada a cabo el 6 de diciembre ppdo., ha quedado conformada la Comisión Directiva que se indica más abajo y que ya se encuentra en funciones.

Presidente, CL (R) Dalton Alurralde; Vicepresidente, Capitán de Ultramar Carlos Abelleira; Secretario, CC (R) Ricardo C. Bracco y Tesorero, CN (R) Gaspar V. Zaputovich.

Contraalmirante (R) **Dalton Alurralde**
N° Socio 2806

Señor Director:

Nos dirigimos a usted a fin de informarle que se ha producido una renovación parcial de la Comisión Directiva de la Asociación Promoción 79 de la Escuela Naval Militar. Ha quedado integrado de la siguiente manera:

Presidente, Eduardo Demarco; Vicepresidente, Amaury Riccardo; Secretario, Cayetano Carvajal; Prosecretario, Jorge A. Villada; Tesorero, Alberto G. Thomas; Protesorero, Luis A. Ballesi; Vocales, Mario Brusa, Norberto C. Baladia, Juan C. Abbondanza y Juan O. Mulero.

Capitán de Navío (R) **Eduardo Demarco**
N° Socio 3444

RECORDANDO A NUESTROS HÉROES



Discurso por el aniversario del hundimiento del crucero ARA *General Belgrano*

Pronunciado por el Contraalmirante VGM (R) Carlos B. Castro Madero

En este significativo y emotivo acto, donde conmemoramos el trigésimo aniversario del hundimiento del crucero ARA *General Belgrano*, queremos en esta Plaza de Armas del Edificio Libertad, honrar y rendir el merecido homenaje, a nuestros 323 héroes que ofrendaron su vida en pos de cumplir con el compromiso irrenunciable y permanente del pueblo argentino, como es, resguardar nuestra soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes.

Asimismo, en esta conmemoración, también recordamos y homenajeamos a todos, civiles, integrantes de las fuerzas de seguridad, de la Marina Mercante y militares de las tres FF.AA. que, desde el cielo, mar y tierra, cayeron en defensa de la Patria durante el conflicto del Atlántico Sur.

Nada más justo y necesario para la **Armada** que reiterar cada año este testimonio público de respeto, admiración y emocionado afecto por nuestros camaradas caídos. Es por ello un motivo de enorme emoción y congoja, porque estamos evocando a los verdaderos héroes de esta contienda, aquellos que cumplieron con la mayor consigna que nos impone el enorme privilegio de ser argentinos, como es la de dar la vida por nuestra Patria.

Evocarlos nos genera un sentimiento de pesar y desazón, ante la irreparable pérdida y la dolorosa ausencia, pero también engrandece y exalta el orgullo y respeto que nos suscitan. Ellos se han hecho acreedores de nuestro más sincero reconocimiento y del recuerdo imperecedero nuestro y de las generaciones venideras.

Como ex integrante de aquella gloriosa última dotación

del CRBE, no me es fácil revivir aquellos momentos, pero debo hacerlo, para testimoniar el reconocimiento de nuestra Institución, hacia quienes ofrendaron su vida por la Patria, y para transmitir y reafirmar el ejemplo entregado por aquella valerosa tripulación.

Hace ya 30 años, en aquel 2 de mayo de 1982, mientras se dirigía a una zona de espera, luego de suspenderse una impecable operación de ataque a las Fuerzas Británicas, donde participaba el grueso de la Flota de Mar. Dos torpedos impactaron en el crucero *Belgrano*, iniciando una rápida escora a su babor. Nuestro buque estaba herido de muerte y comenzaba a hundirse con la dignidad de un grande, esa dignidad que lo acompañó durante toda su vida en el mar. Noble como siempre, partió a su apostadero definitivo, dando tiempo a que gran parte de su dotación pudiera abandonarlo, llevando consigo 323 marinos convertidos en su más leal guardia de honor, acompañándolo en el lecho del mar para su reposo final.

Este suceso marcó a pleno mi posterior carrera, y pese a la enorme tristeza de la pérdida de vidas humanas y del resultado final, permanecerá por siempre en mi memoria el ejemplo entregado por toda la dotación del crucero *General Belgrano*, encabezado por su Comandante, el Sr. CN Bonzo.

Cómo no recordarlo de pie en el puente de Comando, dando las órdenes para salvar al Crucero ya herido de muerte. Firme, inquebrantable, con absoluto control de sí mismo, mientras se vivían momentos trágicos que, sin duda, destrozaban su corazón.

Cómo no recordar su entereza al comunicar la orden que ningún Comandante quiere dar: la de abandonar el buque.

Cómo no recordar su gallarda figura, organizando el abandono, dándonos ánimo y apoyo, recorriendo las cubiertas, donde permaneció hasta último momento, no sin antes asegurarse que todos los sobrevivientes hubiesen abordado su correspondiente balsa.

A la actitud heroica de nuestro Comandante se le sumó el ejemplo dado por la dotación del crucero, con un comportamiento que debe llenarnos de orgullo y satisfacción.

En esos momentos dramáticos, aquellos valerosos marinos, venidos de los más recónditos lugares de nuestro país, de todas las clases sociales y jerarquías, en condiciones extremas y desfavorables, pusieron en evidencia todo ese cúmulo de valores que la Armada Argentina nos inculca desde el primer instante que ponemos nuestros pies en ella: patriotismo, coraje, compromiso y espíritu solidario, dando pelea, sin el menor atisbo de claudicación ante las difíciles circunstancias.

No hubo lugar para titubeos, actitudes egoístas o pérdidas de control por la situación tensa que se estaba viviendo; todo lo contrario: liderazgo, disciplina, determinación por salvar al buque, asistencia al compañero en dificultades, y cumplimiento de todos los procedimientos aprendidos durante las sesiones de adiestramiento, se hicieron presentes.

Y en el último adiós al guerrero herido, cuando su figura desaparecía de nuestras retinas hundiéndose en la inmensidad del océano, un solo grito se escuchó desde todas las balsas que comenzaban su largo periplo en el mar: “¡Viva la Patria, Viva el crucero *Belgrano*!”

Y con referencia a esa actitud de enfrentar la adversidad, quiero rendir también homenaje a los cientos de marinos que desde el mar y el aire, se comprometieron en la operación de rescate más ardua y exitosa de la historia naval de todos los tiempos, acudiendo a nuestra ayuda con altísimo riesgo.

Como aquella aeronave Neptuno que localizó las primeras balsas, y cuya dotación aceptó continuar la búsqueda a pesar de no contar con combustible suficiente para aterrizar.

Todo ese cúmulo de valores mencionados, quedan resumidos en la respuesta que dio el entonces Comandante del aviso ARA *Gurruchaga*, bastión en esta operación, que logró el rescate de cientos de camaradas. Ante la pregunta de un integrante de su dotación, ya agotado después de tanto esfuerzo, y conociendo el enorme riesgo al que estaban expuestos, sobre hasta cuanto más iban a permanecer en el área de operaciones. La respuesta fue clara y contundente: “Hasta la última balsa”.

“Hasta la última balsa”, resume el espíritu que prevaleció en todos aquellos marinos que debieron enfrentar una situación extrema, y es la que debe imperar en nuestra Institución, ese que nos hace enfrentar los desafíos diarios manteniendo la subordinación, basada en la confianza que infunde todo superior, en el convencimiento que aquel estará a nuestro lado marcando el rumbo en las tempestades y defendiéndonos en situaciones injustas y arbitrarias, por las que ocasionalmente podemos pasar, sin importarle los riesgos o consecuencias que su defensa pudiera ocasionar.

Ganarse la confianza del subalterno en base a actitudes y aptitudes, y generar un verdadero espíritu de trabajo en equipo, es la esencia de la conducción, y hace sentir a cada integrante que tiene una tarea que llevar adelante y que su no cumplimiento afecta el desempeño del conjunto. Y eso deriva en el compromiso con el camarada y la solidaridad hacia él, no por obligación sino por con-

vicción, y esto, unido al valor demostrado en combate, es uno de los mayores legados que nos dejan nuestros héroes y que debe constituir la columna vertebral de nuestra Institución

De aquella trágica y heroica jornada, Yo, gracias a Dios, volví de aquella trágica y heroica jornada, formé una familia, continué mi carrera en mi querida Armada y conservaré por siempre, el orgullo de haber formado parte de la gesta de Malvinas.

Pero lamentablemente 323 camaradas no volvieron, muchos otros lo hicieron, pero con secuelas ya sea físicas o psíquicas. Ellos y sus familias, que todos los días sufren la ausencia de un ser querido, son los verdaderos depositarios de nuestra evocación, y debería ser un compromiso ineludible de nuestros compatriotas, mas allá de cualquier posición personal respecto al conflicto, **expresarle** todo nuestro apoyo y reconocimiento, hacerles sentir que su sacrificio no ha sido en vano, y que por siempre perdurará en nuestros corazones el **afecto y agradecimiento por su entrega incondicional a la Patria.**

Hombres y mujeres de mar, el ejemplo dado por estos 323 héroes nos compromete en el presente y en el futuro a luchar unidos, firmes, con determinación y sentido de grandeza, por una patria mejor para nuestros hijos.

Hoy 323 voces nos hablan de patria e ideales, resuenan como un eco profundo en nuestras almas, humedecen nuestros ojos, nos marcan una ruta y un destino.

En nuestros corazones y en nuestras mentes hasta el final de nuestros días, recordaremos y transmitiremos a las nuevas generaciones vuestro glorioso sacrificio.

323 tripulantes continúan, en esas bravas y heladas aguas, firmes en sus puestos de guardias, custodiando nuestra soberanía y nuestro pabellón, que seguramente continúa ondeando en lo alto del palo mayor, y en

fechas como estas, nos recuerdan que hay una misión no concluida.

Trescientas veintitrés voces que nos gritan
Que todavía queda abierta una herida
Todos los días nos recuerdan que Malvinas
Fueron son y serán Argentinas.

Finalizada la contienda, el CN Bonzo escribía a su dotación:

“Nuestra participación como dotación del crucero ARA *General Belgrano*, en la acción naval que motivó su hundimiento, toma los niveles de **sublime...** porque se encuentra retenida en lo más profundo de nuestro espíritu, porque esta alimentada por el sacrificio de los que todo ofrendaron, porque está honrada por la misión de combate y porque está unida a un Adiós Infinito...”

Finalizaba diciendo: “Una fecha, 2 de mayo, por siempre reencontrará nuestros pensamientos y oraciones... y al dejar navegar nuestra imaginación, estrechamente juntos volveremos a surcar el mar, en nuestro eterno y querido crucero”.

Queridos camaradas, a 30 años de su partida, debemos decirles que los hombres y mujeres de la Armada no los hemos olvidado y que hemos aprendido de su ejemplo. Que su legado marca una impronta profunda en nuestras almas, y que pese a los innumerables problemas que a diario se interponen, lucharemos cada día por mantener, alto y vivo nuestro espíritu y el orgullo de vestir este uniforme, poniendo nuestro mayor esfuerzo en construir una Armada y un país mejor, con el mismo patriotismo, compromiso y entrega con el que ustedes lo hicieron: ¿Hasta cuando? Hasta la última balsa.

Que nuestra Patrona Stella Maris los bendiga y nos ilumine cada día, para que la Armada y nuestros conciudadanos, puedan ser dignos de vuestro ejemplo.



LOS RADARES 909 DURANTE LA GUERRA DE MALVINAS

HMS Sheffield.
IMAGEN: WWW.BASENAVAL.COM

Néstor A. Domínguez

Postulado de Horner: “La experiencia aumenta directamente según la maquinaria destrizada”.

“La tecnología está dominada por dos tipos de personas:

- *Aquellos que entienden lo que no manejan.*
- *Aquellos que manejan lo que no entienden”.*

De las Leyes de Murphy. (1)

Como lo he expresado en un artículo anterior referido a esta historia (Boletín N°830), al regreso al país con el destructor ARA *Santísima Trinidad*, yo seguía teniendo mis reservas respecto al adecuado funcionamiento de los radares 909; y faltaban tan sólo cinco meses para que comenzara la Guerra de Malvinas.

Cabe consignar aquí dos aspectos: uno interno, relacionado con la disponibilidad (*ver cuadro 1*) de dicho radar (porcentaje de probabilidad de funcionar correctamente cuando se lo requiera) y otro externo, relacionado con las capacidades operativas del sistema al que pertenece el radar para obtener información del blanco, guiar el misil *Sea Dart* hacia el objetivo y desde el buque destruir al agresor.

Además, en tiempos de recapitulación de lo ocurrido con el destructor ARA *Hércules*, yo había hecho un estudio respecto a lo que podría pasar con la disponibilidad del buque para cumplir

El Capitán de Navío (R) Néstor Antonio Domínguez egresó de la ENM en 1956 (Promoción 83) y pasó a retiro voluntario en 1983. Estudió Ingeniería Electromecánica (orientación Electrónica) en la Facultad de Ingeniería de la UBA y posee el título de Ingeniero de la Armada.

Es estudiante avanzado de la Carrera de Filosofía de dicha Universidad. Fue Asesor del Estado Mayor General de la Armada en Materia Satelital; Consejero Especial en Ciencia y Tecnología y Coordinador Académico en Cursos de Capacitación Universitaria, en Intereses Marítimos y Derecho del Mar y Marítimo, del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada; y profesor, investigador y tutor de proyectos de investigación en la Maestría en Defensa Nacional de la Escuela de Defensa Nacional.

Es Académico Fundador y Presidente de la Academia del Mar y miembro del Grupo de Estudios de Sistemas Integrados en la USAL. Ha sido miembro de las Comisiones para la Redacción de los Pliegos y la Adjudicación para el concurso internacional por el Sistema Satelital Nacional de Telecomunicaciones por Satélite Nahuel y para la redacción inicial del Plan Espacial Nacional. Es autor de *Satélites* (en dos tomos), *Hacia un pensamiento ecológicamente sustentable*, *Un enfoque Sistemico de la Defensa* (en tres tomos) y de *Una Imagen espacio-política del Mundo, junto con numerosos ensayos sobre temas del mar, electrónica, espacio ultraterrestre, ecología y filosofía publicados en revistas del país y del extranjero.*

Boletín del Centro Naval
Número 832
ENE / ABR 2011



Cuadro 1

La disponibilidad se calcula según la siguiente fórmula:

$$D \% = \text{TMEF} / (\text{TMEF} + \text{TMPR})$$

En la que:

TMEF: es el Tiempo Medio Entre Fallas (ligado con problemas del diseño, mantenimiento y soporte logístico del radar) y,

TMPR: es el Tiempo Medio Para Reparar (ligado básicamente con el conocimiento del equipo, la documentación técnica, la pericia del personal de mantenimiento y el soporte logístico de direcciones técnicas, fábricas, talleres de mantenimiento y provisión de repuestos).

con su misión de defensa antiaérea de área luego de un año de estar con apoyo logístico de la Base Naval de Puerto Belgrano, sin apoyo directo de los ingenieros de diseño y mantenimiento de base, del Trials Group (Grupo de pruebas) de la Royal Navy y de las fábricas proveedoras del mantenimiento de fábrica, los manuales actualizados y los repuestos (todas ellas subcontratistas de la empresa Vickers). Por supuesto que no imaginaba que le haríamos la guerra a Gran Bretaña. Lo que de por sí era muy difícil se hacía casi imposible pese a que nos empeñáramos con “sangre, sudor y lágrimas” para lograrlo (como el pueblo inglés de la Segunda Guerra Mundial bajo la influencia de Wiston Churchill).

Es así como, teniendo a los británicos como enemigos, en vez de pacíficos e interesados proveedores, debíamos ver qué buques de su Fuerza de Tareas usaban los sistemas GWS-30 (del misil *Sea Dart*) y/o GSA-1 (del cañón Vickers de 4,5”) y las posibilidades de atacarlos teniendo en cuenta los defectos técnicos y operativos conocidos en base a nuestras adquisiciones.

Por supuesto que no imaginaba que le haríamos la guerra a Gran Bretaña.

Por otra parte, siendo nosotros enemigos de ellos debíamos tener en cuenta que no sólo conocían las debilidades de operación de los dos buques nuestros sino que, además, sabían las frecuencias de detección y control de nuestros radares 909 y podían anular su operación mediante interferencias propias de la guerra electrónica. Estando en Gran Bretaña en 1977 yo había sondado la posibilidad de adquirir los bancos para resintonizar los radares y los misiles en otras frecuencias (no conocidas por los británicos), pero esa posibilidad nos fue negada porque ellos sabían que era un dato clave para quitarnos autonomía tecnológica.

Una de las cuestiones pendientes de los destructores tipo *Hércules* que me tenía preocupado desde la recepción de ambos buques era un problema detectado durante su recepción y que se llamaba de “degradación del *doppler* propio”. Para saber si realmente era así, se necesitaba probar con los dos buques lo que pasaba con el efecto *doppler* que captaban los radares 909 para determinar la velocidad de los aviones atacantes cuando estos superaban cierto rango de velocidad en vuelo rasante sobre el mar. Cuando en 1980 yo era Jefe del Departamento Técnico de la Dirección Programa Nuevas Unidades Navales, elevé una nota al respecto y los únicos aviones que superaban dicha velocidad eran de la Fuerza Aérea Argentina, fue difícil conseguirlos para la prueba, pero al final se hizo con resultados favorables como para eliminar nuestras preocupaciones. Por otro lado, esas mismas inquietudes resurgían si los atacantes éramos nosotros, como ocurrió en la Guerra de Malvinas. Nuestros pilotos de los aviones volando a baja cota ya no podrían contar con dicha falla en los buques británicos que atacaban.

Para el mes de abril, cuando comenzó la Guerra de Malvinas, tuve la oportunidad de hacer algunos aportes tanto a la Armada como a la Fuerza Aérea ya que yo conocía muy bien las capacidades y las dificultades del sistema misilístico y del sistema del cañón automático que poseían muchos de los buques de la Fuerza de Tareas británica (portaaviones HMS *Invincible*, destructores HMS *Sheffield*, *Coventry*, etc. que luego considero en particular) que serían tanto blancos de nuestros buques y aviones como de los aviones de la Fuerza Aérea.

A poco de comenzar la guerra vino a verme el Vice Comodoro (RE) Hugo Weskamp, amigo y relacionado conmigo desde mucho tiempo a través de lazos familiares.

Pienso que, el General Colin Powell, no incluye en su definición (ver cuadro 2) lo que considero como más importante y que denomino “interoperabilidad intrínseca” de una unidad operativa. En este caso, la parte fundamental en la configuración e integración de un buque de guerra con su dotación. Aquí está la raíz de la cuestión, es como la familia en la sociedad, se trata de la “célula

viva” de cualquier interoperabilidad posible durante el combate. La “sociedad patriótica” de cada unidad que se asocia en los hechos bélicos con todas y cada una de las sociedades similares de su fuerza y otras fuerzas formando sistemas es lo que en definitiva cuenta para una real interoperabilidad conjunta.

Weskamp me pidió un plano de los destructores Tipo 42 y le mostré el del destructor ARA *Hércules*. Me preguntó cuáles eran los puntos más vulnerables del buque para dejarlo inoperante, y se los dije (sala de operaciones y cuarto de computadoras debajo de ella). También le dije que podría agregarle información respecto a cómo los destructores Tipo 42 podrían ser atacados por aviones volando a baja cota para vulnerar las capacidades de sus sistemas antiaéreos y poder alcanzarlos con misiles, cohetes, bombas o ametralladores que portara el avión.

Weskamp me expresó que el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, el Brigadier General Teodoro Waldner, le pidió ver la documentación que avalara mis afirmaciones, y le envié fotocopias a través de él.

La desconfianza del brigadier lo llevó a pedirme los originales y se los presté por 24 horas para que viera que lo que yo afirmaba era cierto. Me llamó la atención que, aparentemente, dicha información no le hubiera sido suministrada oficialmente por la Armada para fortalecer la interoperabilidad conjunta (ver cuadro 2) ⁽¹⁾ ante la posibilidad de un combate real contra un enemigo común. Lo hice como patriota y desafiando las consecuencias que ello pudiera ocasionarme en el futuro. Es aquí donde expreso esto con claridad y por primera vez en mi vida. Deseo que si existe algún lector que no hubiera hecho lo mismo me lo diga y lo justifique según su escala de valores para la defensa de nuestro país.

De todas maneras, como lo aclara el Capitán de Fragata Eduardo José Costa (7, pág. 213): “(...) los pilotos de la Aviación Naval Argentina tuvieron que enseñar, durante el conflicto, a los pilotos de la Fuerza Aérea sus técnicas de vuelo y experiencias en “raids” (aéreos) a baja cota y los métodos de ataque a unidades de superficie, pues nunca habían recibido este tipo de adiestramiento”. Y agrega: “Algunos pilotos de la Fuerza Aérea asistieron a numerosas clases sobre tácticas aeronavales en la Base Aeronaval Comandante Espora y en el sur del país. Pero luego de recibirlas, y con poca práctica, creyeron conocer toda la técnica, y el exceso de confianza y la audacia demostrados produjo un alto costo en pérdida de vidas”. Y, más adelante: “Los pilotos se excedieron en audacia y valor pero les faltó conocimiento y práctica”.

Las unidades de combate configuran sistemas que tienen como subsistemas los humanos y artificiales que las componen. En nuestro caso, un buque no puede ir a la guerra si no hay lo que se llama “espíritu de buque” y sistemas artificiales disponibles y funcionando a pleno (sean estos para el control de averías, incendios, propulsión, telecomunicaciones, armas, etc.).

Al momento de su Aceptación Operativa, las primeras dotaciones y los destructores ARA *Hércules* y *Santísima Trinidad* cumplían con esta “interoperabilidad intrínseca” luego de un arduo trabajo de conducción de comando y de ejecución del mantenimiento para asegurar la disponibilidad de los sistemas artificiales. Para ello, las Planas Mayores de ambos buques contaban con oficiales de comando y de función ejecutiva, todos ellos aptos y seleccionados por la Dirección General del Personal Naval para la tarea.

Es prácticamente imposible hacer una evaluación de la “interoperabilidad intrínseca” de los buques británicos que fueron nuestros enemigos en el mar durante la Guerra de Malvinas. Lo que creo que sí debemos reconocer es que sus interoperabilidades específicas (dentro de la

Cuadro 2

Interoperabilidad

Es “la habilidad de los sistemas, unidades o fuerzas para proveer servicios a y recibir servicios de otros sistemas, unidades o fuerzas, y de usar los servicios intercambiados para operar efectivamente juntos”.

(General Colin Powell)

Esta interoperabilidad es conjunta cuando el intercambio mencionado se produce, en este caso, entre dos fuerzas de una misma nación (en este caso la Aviación Naval de la Armada y la Fuerza Aérea Argentina).

Pienso que, el General Colin Powell, no incluye en su definición lo que considero más importante y que denomino “interoperabilidad intrínseca” de una unidad operativa.

Royal Navy) y conjunta (entre fuerzas de tierra, mar y aire británicas) fueron muy superiores a la nuestra. Esto lo consigna del Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) (4, pág. 327) al expresar: “Por el lado británico, la campaña de las Malvinas/Falklands fue una operación combinada (Nota del autor: corresponde “operación conjunta” según la acepción actual de la expresión), bien concertada entre las tres armas y la marina mercante. Por el lado argentino, la rivalidad entre los diferentes institutos armados obstaculizó el planeamiento y la ejecución de las operaciones combinadas (vale la nota anterior) necesarias, como fue admitido por los propios oficiales militares argentinos”.

Como lo expresa el capitán Costa (7, pág. 216): “(...) el Ejército y la Fuerza Aérea no habían realizado ningún adiestramiento rutinario previo”, y agregó: “En lo relacionado con la dependencia orgánica, se apeló a prácticas anacrónicas. La Aviación Naval dependió de la autoridad naval, la Aviación del Ejército del general que comandaba las fuerzas terrestres, y la Aviación de Aeronáutica estuvo subordinada al brigadier del Comando de la Fuerza Aérea. Semejante incongruencia fue un factor decisivo que contribuyó a la derrota”.

Más adelante (7, pág. 239), el mismo capitán dice: “Además, no había coordinación con la Fuerza Aérea para realizar un ataque combinado (conjunto?). No se llevaron aviones de alta performance a Puerto Argentino, lo que hubiera obviado el grave problema de los diez minutos de autonomía remanente (Aclaración del autor: luego de un vuelo desde el continente). Pero ¿qué objeto tiene insistir si no existía una doctrina conjunta?”. Luego analiza las posibilidades de la acción inicial de la Flota de Mar argentina que no se llevaron a cabo. La crítica de las decisiones de comando que se tomaron o no se tomaron en la eventualidad excede mi capacidad de análisis y es ajena a la intencionalidad de este ensayo. Es por ello que no me inmiscuyo en una cuestión que supongo que ha sido suficientemente analizada por los profesionales de las tres armas competentes en el tema. La cuestión de una autocrítica profunda sobre lo actuado es necesaria siempre que se termina con una guerra. Si bien todas las guerras son diferentes según los teatros de operaciones puestos en juego, las armas empleadas por los contendientes y las variables que condicionan las relaciones y las políticas internacionales, cabe consignar que hay lecciones que, una vez puestas en evidencia y aprendidas, sirven para siempre.

Planilla N° 1. Sistemas usados por buques de la Fuerza de Tareas británica con radares 909

Buque	Sistemas	Situación final	Atacantes/disuasores	Observaciones
Portaaviones HMS <i>Invincible</i>	GWS-30	Averiado?	Destructores ARA <i>Hércules</i> y/o <i>Santísima Trinidad</i>	Primera escaramuza realizada el 2 de mayo con un Sea Harrier piloteado por el capitán Ian Mortimer.
Destructor HMS <i>Sheffield</i>	GWS-30 y GSA-1	Hundido el 10 de mayo de 1982	Super Etendard de la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Caza Y Ataque	El ataque se realizó el 4 de mayo de 1982 y ocasionó un incendio incontrolado a bordo que derivó en su hundimiento seis días después.
Destructor HMS <i>Coventry</i>	GWS-30 y GSA-1	Hundido	Skyhawk del Grupo 5	El ataque se realizó el 25 de mayo de 1982. Fue impactado por tres bombas de mil libras y se dio vuelta al hundirse.
Destructor HMS <i>Bristol</i>	GWS-30 y GSA-1	No afectado	No hubo?	No tengo constancia de que este buque haya sido atacado.
Destructor HMS <i>Glasgow</i>	GWS-30 y GSA-1	Daños moderados	Skyhawk del Grupo 3	El ataque se realizó el 12 de mayo de 1982. Una bomba de mil libras atravesó el casco pero no explotó.
Destructor HMS <i>Exeter</i>	GWS-30 y GSA-1	No sufrió daños registrados	Skyhawk del Grupo 4	Fue el buque más exitoso en el uso de su sistema GWS-30, como puede apreciarse en la Planilla N° 2. El ataque se realizó el 30 de mayo y derribó los dos aviones atacantes de la Fuerza de Tareas.
Destructor HMS <i>Cardiff</i>	GWS-30 y GSA-1	No afectado	No hubo?	No tengo constancia de que este buque haya sido atacado.

Planilla N° 2. Pérdidas de aeronaves argentinas durante los ataques a esos buques

Avión/Aviones	GWS-30/GSA-1	Buque	Situación final	Observaciones
2 Skyhawk del Grupo 4	GWS-30	Destructor HMS Exeter	Murieron los pilotos, Tenientes Vázquez y Castillo.	Fueron derribados el 30 de mayo de 1982 al este de Malvinas cuando atacaban a la Fuerza de Tareas británica.
Learjet (Grupo 2)	GWS-30	Destructor HMS Exeter	Murió el piloto, Vicecomodoro De la Colina y 4 tripulantes.	Fue derribado el 7 de junio de 1982 mientras se encontraba en misión de reconocimiento a gran altura.
Canberra (Grupo 2)	GWS-30	Destructor HMS Exeter	El piloto, Capitán Pastrán se eyectó; el navegador, Capitán Casado, murió.	Fue derribado el 13 de junio de 1982 durante un ataque nocturno a gran altura.
Helicóptero Puma del Ejército Argentino	GWS-30	Destructor HMS Coventry	Murieron los Tenientes primeros Roberto Fiorito y Juan Bustriazzo, y el Sargento Raúl Dimotta.	Se sabía que la operación era muy riesgosa pero igualmente se hizo por razones humanitarias.

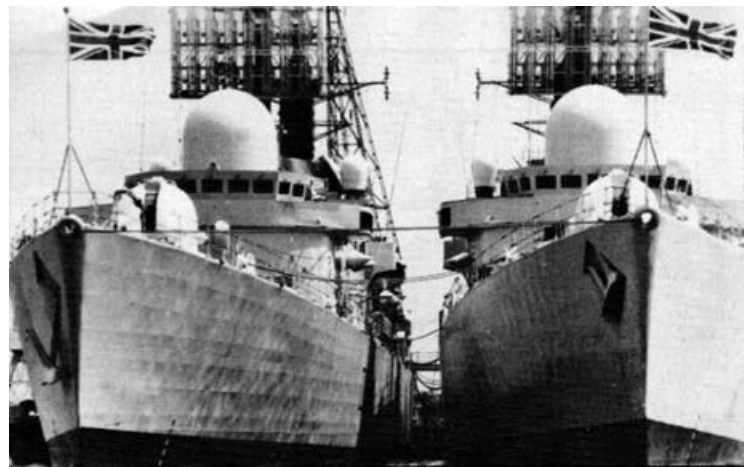
Estos siete buques eran de los más modernos e importantes de la Fuerza de Tareas británica y cabe preguntarse, dadas las bajas y averías producidas por la aviación argentina, cómo funcionó su defensa antiaérea. ¿En qué medida estaban *disponibles* sus sistemas de armas para neutralizar a los aviones atacantes? y ¿en qué medida el aprovechamiento de las debilidades operativas de los sistemas por parte de los agresores les restó eficacia a sus defensas? Las respuestas a estas dos preguntas quedarán en el secreto mejor guardado por la Royal Navy. De todas maneras, pienso que los radares 909, aunque hubieran tenido un desarrollo superior al transferido a la Armada Argentina durante el Afinamiento Operacional del destructor ARA *Santísima Trinidad*, un mejor apoyo logístico (aunque los buques se encontraban a más de 10.000 km de sus bases) y sus dotaciones de mantenimiento hubieran alcanzado un mejor desempeño que la evidenciada en el destructor HMS *Sheffield*, deben haberles proporcionado a las dotaciones y sus comandos enormes problemas difíciles de resolver en el mar.

Veamos pues, en cada caso, cuál fue su participación en la guerra aeronaval de Malvinas en lo que ya está documentado y en lo que potencialmente podamos inferir respecto a las respuestas a las dos preguntas antes formuladas.

Ataques y defensas en la guerra aeronaval con los radares 909 (por orden temporal de ejecución)

1. Buques argentinos disuaden a un aviador británico y supuestamente aviadores argentinos atacan al portaaviones británico HMS *Invincible*

El día 2 de mayo ambas flotas enemigas enviaron aviones para observarse mutuamente. El Capitán Ian Mortimer, a bordo de un *Sea Harrier* despegó del portaaviones HMS *Invincible* para investigar sobre señales de radar provenientes desde el noroeste de la Fuerza de Tareas. Descubrió lo que presumía: un radar



HMS *Sheffield*
y HMS *Coventry*.
IMAGEN: HISTARMAR

HMS *Invincible*.



909 argentino lo estaba detectando dado que se encontraba en su lóbulo de radiación y comenzó la secuencia de enganche. Los británicos bien sabían lo que pasaba con los sistemas GWS-30 que nos habían vendido y las frecuencias que usábamos. No había duda, le íbamos a producir un ataque con misiles de su propia fabricación para derribarlo. Expresó: “*Dándome cuenta de qué se trataba, di media vuelta y escapé*”. Volvió al *Invincible* e informó que había detectado a seis buques argentinos en esa dirección (5, pág. 51).

Con lo antedicho se produjo la primera acción disuasiva de nuestros sistemas con los radares 909 en funcionamiento sobre la Fuerza de Tareas británica.

Como bien dicen los autores Emilio Villarino (periodista) y Juan Antonio Imperiale (Capitán de Navío Aviador Naval (R): “(...) *los portaaviones constituyen los medios de combate que más ventajas conjugan para la guerra en y desde el mar (...)*” (7, pág. 9) y es por ello que los británicos protegieron especialmente a sus portaaviones HMS *Invincible* y *Hermes* y los argentinos lo hicimos con el ARA *25 de Mayo*. De estos tres buques, el único que tenía dos radares 909 como componentes del Sistema GWS-30 para defensa antiaérea de área era el *Invincible*. Hay versiones encontradas respecto a si fue atacado o no por la aviación argentina.

Según la versión argentina, el portaaviones antes nombrado asumió la función de buque control aéreo de la Fuerza de Tareas británica por tener el radar de mayor alcance (4, pág. 221). El 5 de mayo la Agencia TELAM atribuyó a un vocero del gobierno inglés el que la aviación argentina hubiera producido averías aún no determinadas en el *Invincible*. La noticia no era seria (4, pág. 233).

Las respuestas a estas dos preguntas quedaron en el secreto mejor guardado por la Royal Navy.

2. 4 de mayo de 1982: Aviadores argentinos incendian y hunden al destructor HMS *Sheffield*

El incendio y posterior hundimiento del destructor HMS *Sheffield*, fue el primer golpe duro que sufrió la Fuerza de Tareas británica de manos de los flamantes aviones *Super Etendard*, armados con misiles *Exocet*, de la Aviación Naval Argentina. Este hecho se produjo poco tiempo después del hundimiento del crucero ARA *General Belgrano*, pero no como represalia. La dotación inglesa se vio sorprendida en momentos en que no ocupaba puesto de combate y ni siquiera atinó a usar los cohetes que esparcían el “chaff” que, con sus millones de fibras de vidrio metalizadas, pudieron haber engañado al radar del misil. Eso no era posible de realizar durante los 25 segundos transcurridos desde el avistaje visual del misil (que hicieron los Tenientes de Navío Meter Walpole y Brian Layshon desde el puente del buque) hasta el impacto del misil bajo el puente de comando. Nunca se podría haber puesto en marcha con tan poco margen de tiempo un sistema GWS-30 que, además, nunca presentó capacidades para neutralizar los vuelos de baja cota de los aviones *Super Etendard*. Por otra parte, no podemos especular sobre el estado de funcionamiento de los radares 909 de este buque para el caso que el personal estuviera en puestos de combate y con el sistema GWS-30 listo (3, págs. 54 a 59). Se trataba de un blanco muy rápido y probablemente muy difícil de detectar y seguir con los radares 909.

Una primera detección de los aviones atacantes pudo haberla dado el radar 965, pero este se hallaba apagado para solucionar la incompatibilidad electromagnética de dicho radar con el sistema de comunicaciones satelitales que en ese momento era usado. De esta manera el buque quedó indefenso por una conjunción de factores y no cumplió con la función de piquete radar que, luego de haberla asignado al destructor HMS *Coventry*, se le había asignado al *Sheffield* por el comando de la Fuerza de Tareas. Luego del ataque dicha función fue asignada al destructor HMS *Glasgow* (6, pág. 239).

Desde el punto de vista meteorológico no había excusas, el viento era leve y había buena visibilidad.

Luego de este espectacular ataque de la Aviación Naval Argentina, el Contraalmirante Woodward, que había sido comandante del *Sheffield*, dispuso que, a partir del 9 de mayo, se pusiera en práctica una nueva táctica para mitigar las deficiencias de los destructores



HMS Coventry.
IMAGEN: HISTARMAR

Tipo 42 para neutralizar los ataques con aviones volando a baja cota. Formó duplas de los destructores Tipo 42 restantes con las fragatas Tipo 22 HMS *Broadsword* y *Brillant*. Las mencionadas fragatas poseían sistemas con misiles *Sea Wolf* capaces de derribar aviones volando en esas condiciones (6, pág. 238 y 270). Este cambio de táctica les dio algunos buenos resultados a los británicos.

3. Aviaadores argentinos hunden al destructor HMS Coventry

El mismo día en que el Clte. Woodward tomó dicha modificación táctica, el 9 de mayo, este destructor británico tuvo un contacto aéreo lento próximo a Puerto Argentino estando acompañado por la fragata HMS *Broadsword*, transfirió la información del 965, al 992 y de éstos a los radares 909 y usó su Sistema GWS-30 para dispararle un misil *Sea Dart*. El arma explotó cerca de un helicóptero *Puma* del Ejército Argentino, lo deshizo y mató a toda su tripulación. El helicóptero había sido enviado para rescatar a los sobrevivientes del pesquero argentino *Narval* pese al riesgo que implicaba la operación (6, pág. 270).

Ellos suponían haber detectado un avión *Hércules* C-130 escoltado por dos aviones de caza *Skyhawk* cuando dispararon dos misiles *Sea Dart* a 18 millas de distancia. En realidad lo que habían detectado eran dos aviones *Lear Jet* a los que los misiles les pasaron cerca sin hacerles daño.

Este éxito le duró poco al buque, 16 días después, precisamente el 25 de mayo, se hallaba navegando junto con la fragata Clase 22 HMS *Broadsword* al norte de la Isla Bordon y a una velocidad de 12 nudos. Entonces pudo detectar la presencia de dos aviones hacia el sur de su posición. Se trataba de dos *Skyhawk* de la Sección “Vulcano” de la Fuerza Aérea Argentina que estaban piloteados por el Capitán Pablo Marcos Carballo y el Teniente Rinde. El contorno de la Isla Bordon dificultó la detección radar de los aviones pero en principio se abrió fuego de artillería (probablemente desde la fragata). Los buques aceleraron a máxima velocidad. El primero de los atacantes nombrados se lanzó sobre la fragata desafiando los temibles misiles *Sea Wolf*, pero la proximidad de los dos blancos aéreos produjo una indecisión en el sistema que determinó una situación de *off* (apagado). Esto permitió que el avión lanzara una bomba que atravesó al buque por la popa, destruyó el hangar y su helicóptero, dañó el sistema de propulsión y provocó un principio de incendio. Luego de sucedido esto hicieron su aparición dos aviones A-4B de la Sección Zeus que, piloteados por el Primer Teniente Velasco y el alférez Barrionuevo. La maniobra de protección de la fragata por parte del destructor HMS *Coventry* obstaculizó el lanzamiento de los *Sea Wolf*, por un sistema que había vuelto a funcionar, pero el destructor pudo lanzar sus *Sea Dart*. Los misiles subieron mientras sus blancos se desplazaron a baja cota. De las seis bombas de 250 kg lanzadas por los dos aviones, tres hicieron impacto en la zona de los cuartos de operaciones y computadoras y otra en la popa del destructor. Las tres estallaron, murieron 19 hombres y el buque, luego de un incendio, se hundió. Todos los aviones regresaron a Río Gallegos sin novedad (6, pág. 371).

4. Aviadores argentinos atacan al destructor HMS *Glasgow*



HMS *Glasgow*.
IMAGEN: FREEFOTO.COM

Este buque se encontraba realizando el Ejercicio *Sprigtrain* con la Armada de Portugal luego de haber zarpado del Reino Unido de Gran Bretaña el 8 de marzo de 1982. Se detuvo dicha ejercitación el mismo 2 de abril y luego de haber sido provisto de todos los pertrechos necesarios para participar en una guerra se dirigió hacia la Isla de Ascensión donde, luego de una corta recalada, continuó su derrota hacia el sur. Fue el primer buque británico en llegar al borde de la Zona de Exclusión Total (TEZ, en su expresión inglesa) el 1° de mayo. Esperó al grupo de portaaviones hasta el 26 de abril y fue designado como “Air Defense Ship” (Buque para Defensa Aérea). No se sabe

cómo habrá cumplido con esta misión pues su radar 965 (de alerta temprana) que, según lo expresado por el Capitán de Fragata (RE) Aviador Naval Eduardo José Costa: “(...) era casi una antigualla para la tecnología moderna, tenía el defecto de perder alcance de detección con oleaje fuerte” (7, pág. 211). Mi experiencia directa con ese radar coincide con lo por él afirmado.

Ubicándose a veinte millas de los portaaviones que defendía y en dirección a las bases aéreas argentinas, su tarea fue la de actuar como piquete radar, luego de que lo hicieran los otros dos destructores Tipo 42: el *Sheffield* y el *Coventry*. Todos ellos debían proveer alerta temprana ante los posibles ataques aéreos de los aviones argentinos. También debían controlar a los *Sea Harriers* y proveer una barrera misilística contra cualquier aeronave.

Cuando el destructor HMS *Sheffield* fue incendiado y luego hundido fue este buque el que estaba más cercano y proveyó la asistencia necesaria en el desastre. También improvisó la recepción de un helicóptero *Sea King* por primera vez en un destructor Tipo 42. Dicha aeronave llevaba sobrevivientes argentinos del buque espía *Narval* y necesitaba combustible para llegar a su buque base.

Lo concreto es que el *Glasgow* no pudo neutralizar (ver *Planilla N°2*) el ataque de un avión *Skyhawk* argentino del Grupo 3 que introdujo en su casco una bomba de 1.000 libras que no explotó por problemas de espoleteo (graduación de espoletas para un ataque aeronaval). Si hubiera explotado seguramente otro hubiera sido su destino en el Atlántico Sur.

Según lo documentado por el Comodoro Rubén Moro (6, pág. 283) dos aviones *Skyhawk* de la Fuerza Aérea Argentina fueron derribados por sendos misiles *Sea Wolf* lanzados por la fragata HMS *Brilliant* antes de llegar al blanco. Este buque, según la orden del Clte. Woodward apoyaba al destructor HMS *Glasgow* contra ataques de aviones volando a baja cota.

Luego, el sistema de dicho buque de apoyo estuvo fuera de servicio y cuatro aviones A4B de la Escuadrilla "Oro" de la Fuerza Aérea, con bombas MK17 de 500 kg pudieron atacar al *Glasgow*. Sólo el Oro 3 piloteado por el Primer Teniente Gavazzi hizo impacto sobre el casco del *Glasgow* sobre la línea de flotación, la bomba lo perforó de banda a banda y salió para estallar en el mar (otra vez el problema del espoleteo). Se produjo una gran vía de agua que obligó a que el buque regresara a Gran Bretaña a seis nudos de velocidad.

Poco después, y desgraciadamente, el piloto Gavazzi fue derribado por error por la artillería antiaérea propia cuando iba en vuelo rasante por las proximidades de Darwin y con la poca visibilidad que tenía desde su avión debido a la sal marina adherida a su parabrisas. Todo esto demostraba hasta aquí que las famosas duplas tipo 42 y 22 eran también vulnerables por fallas del hardware y de diseño de sistemas.

HMS *Bristol*.
IMAGEN: WIKIPEDIA

5. Participación del destructor HMS *Bristol* en la guerra aeronaval

Cuando un avión *Boeing 707* del Grupo 1 de reconocimiento de la Fuerza Aérea Argentina se acercó a la Fuerza de Tareas británica al norte de las Islas Malvinas el 22 de mayo, los buques escoltas destructores HMS *Bristol* y *Cardiff*, fue repelido con misiles *Sea Dart* en el rango de su alcance máximo y pudo alejarse antes de recibir daños. No se sabe si ambos buques hicieron fuego con dos misiles o un misil. Puede ser que lo haya hecho uno solo de ellos (3, pág. 102).



6. La acción antiaérea del destructor HMS *Exeter*

Este buque parece haber sido el único británico que accionó con eficacia el sistema GWS-30, con sus radares 909 incluidos. Según la versión británica, el 30 de mayo la acción de los aviadores argentinos no se centró en el portaaviones HMS *Invincible* o el *Hermes* sino en el destructor HMS *Exeter* y la Fragata HMS *Avenger* (que era Tipo 21 y no disponía del sistema de misiles *Sea Wolf*). Los buques en forma accidental estaban 20 millas al sur del núcleo de la fuerza enemiga. El *Exeter* se empeñó con dos aviones (que serían *Skyhawk* y que eran piloteados por los primeros tenientes José Vázquez y Omar Castillo de la Fuerza Aérea Argentina) que,



HMS *Exeter*.
IMAGEN: WIKIPEDIA

aunque volaban a baja altura, probablemente pudieron ser abatidos con misiles *Sea Dart* (3, pág. 137).

El 7 de junio el sistema del *Exeter* volvió a funcionar mientras custodiaba la Bahía de San Carlos, detectó la presencia de aviones de reconocimiento argentinos y abatió al más cercano al dispararle dos misiles *Sea Dart* (3, pág. 154). Se trataba de un avión *Learjet* pilotado por el Vice Comodoro Rodolfo De la Colina, quien falleció valerosamente en el cumplimiento de su misión, estaba acompañado por cuatro tripulantes más que sufrieron el mismo destino.

La acción devastadora de este buque continuó el 13 de junio dado que, al aproximársele bombarderos *Canberra* argentinos del Grupo 2, destruyó con un misil *Sea Dart* a uno de los numerales a gran altura y distancia. El piloto del avión Capitán de la Fuerza Aérea Argentina Roberto Pastrán pudo eyectarse y describir el episodio. El Capitán, de la misma

Fuerza, Fernando Casado, que oficiaba de navegador, no pudo eyectarse y cayó al mar, abandonó su paracaídas y abordó su balsa; el viento norte lo empujó hasta la costa norte de la Isla Soledad (3, pág. 174).



HMS *Cardiff*.
IMAGEN: FREEFOTO.COM

7. Participación del destructor HMS *Cardiff* en la guerra aeronaval

Como lo expresé anteriormente: “Cuando un avión Boeing 707 del Grupo 1 de reconocimiento de la Fuerza Aérea Argentina se acercó a la Fuerza de Tareas británica al norte de las Islas Malvinas el 22 de mayo, los buques de escolta: destructores HMS Bristol y Cardiff, lo atacaron con mi-

siles *Sea Dart* en el rango de su alcance máximo (menor a 80 km) y pudo alejarse antes de recibir daños. No se sabe si ambos buques hicieron fuego con dos misiles o un misil. Puede ser que lo haya hecho uno solo de ellos (3, pág. 102)”.

Conclusiones

De todo lo escrito, en el artículo anterior (“909, un número que me recuerda una historia jamás contada. Los radares 909 y las capacidades operativas de los destructores ARA *Hércules* y *Santísima Trinidad* como partes de una experiencia de alta tecnología naval sobre el tema, se pueden sacar las siguientes conclusiones:

- Un buque de guerra debe cumplir tres condiciones fundamentales: flotar, moverse y combatir⁽¹³⁾. Algunos de los buques británicos con radares 909 dejaron de cumplir con las tres condiciones durante la Guerra de Malvinas y por la acción de los aviones argentinos algunos dejaron de cumplir con la primera para siempre. Los dos buques argentinos cumplieron con las dos primeras hasta que el destructor ARA *Santísima Trinidad*, luego de la guerra, fue amarrado a un muelle de la Base Naval de Puerto Belgrano y “canibalizado” para sustentar al otro, el destructor ARA *Hércules*, en funciones que no eran las que se esperaba que cumpliera cuando se lo adquirió y puso en funcionamiento operativo. Hasta el radar 909 de popa le fue extraído para ampliar el hangar de helicópteros para contener dos de ellos en lugar de uno.

Ambos buques argentinos, pienso, fueron privados de sus objetivos de combate por la imposibilidad de seguir manteniendo los radares 909 en funcionamiento pese a la “canibalización” antes mencionada y a las dificultades para mantener operativos a los

misiles *Sea Dart* correspondientes. Opino que todos los demás equipos y armas de los sistemas GWS-30 y GSA-1 podrían haber sido mantenidos, modificados o sustituidos de alguna manera, pero no los radares 909.

- El hecho que el proyecto de adquirir y usar en combate contra el vendedor (Gran Bretaña) dos destructores misilísticos Tipo 42 haya fracasado no es atribuible a quienes, tras muchas desventuras, logramos hacer funcionar a ambos buques lanzando misiles en el Polígono de Misiles de Abberport y con apoyo del Astillero Vickers y sus subcontratistas británicos. Nosotros cumplimos con nuestro deber y superamos deficiencias contractuales relacionadas con el desarrollo de un complejo sistemas de armas centralizado del que fuimos socios sin saber lo que ello significaba en la parte que le tocaba al radar 909 y a la Armada Argentina en el apoyo logístico correspondiente.

- Al llegar al país y, para colmo, declararle la guerra al vendedor, el apoyo logístico necesario, especialmente para los radares 909, no dio muestras de poder mantener los niveles alcanzados durante el afinamiento operacional. Fue así como los buques no pudieron cumplir con la defensa antiaérea de área de la Flota y rápidamente fueron afectados a otras funciones que, por lo menos, no incluían las previamente asignadas al Sistema GWS-30.

La poca eficacia de los sistemas aquí tratados (que incluyen los radares 909) por parte de los buques británicos que intervinieron en la guerra podría deberse a problemas de diseño y de disponibilidad cuando se encontraban a más de 12.000 km de distancia de sus bases de apoyo logístico y con un mar y un clima poco amistosos para realizar ciertos mantenimientos. La disponibilidad debió ser baja porque supongo que muchos de los problemas de confiabilidad y mantenibilidad que nosotros sufrimos no debían haber sido solucionados antes del 1° de abril de 1982⁽⁹⁾.

- La poca eficacia del sistemas de control de los misiles *Sea Dart* (GWS-30) usados por los buques británicos aquí mencionados se puede medir claramente con las siguientes cifras: los aproximadamente 150 misiles *Sea Dart* almacenados en las santabárbaras de los citados buques tuvieron muchísimo menos poder destructivo que los 5 misiles *Exocet* AM39 usados por la Aviación Naval Argentina durante el transcurso de los combates.

- Nosotros no podíamos cambiar las frecuencias de la Banda "J" de control del misil por lo que nuestros sistemas durante la Guerra de Malvinas estaban sujetos a las posibles medidas de guerra electrónica que adoptaran los británicos. Ellos conocían esas frecuencias de onda continua tan bien como nosotros y ello llevó a que nuestros misiles *Sea Dart* no pudieran ser usados para abatir a los aviones del enemigo.

- Aparentemente el único buque que pudo usar con mucha eficacia el Sistema GWS-30 (incluyendo los radares 909) durante toda la guerra fue el destructor HMS *Exeter*. Probablemente el mantenimiento de su disponibilidad y de su eficacia operativa se haya debido a disponer de una dotación bien conducida por su comandante y contando con una dotación técnica con conocimiento y eficacia en sus tareas de mantenimiento y operación del sistema. De las cinco aeronaves argentinas abatidas por misiles *Sea Dart* durante la guerra, cuatro lo fueron por este buque y una (un helicóptero) por el destructor HMS *Coventry*. En este último caso se trató de un blanco fácil y en alta cota. De los otros cinco buques que tenían el sistema, ningún otro tuvo éxitos concretos, y de todos los lanzamientos efectuados aparentemente sólo dos lo fueron sobre blancos en vuelo rasante. Las causas de ello quedarán en el misterio porque el Ministerio de Defensa Británico (MOD) y la Royal Navy no van a reconocer las deficiencias de un sistema que mantienen en dudoso orden operativo en unidades vitales de su flota.

- Leyes de Murphy mencionadas en estos artículos son de aplicación en un radar de más de 100.000 partes de distinta naturaleza y con un requerimiento muy estricto de precisión

De las cinco aeronaves argentinas abatidas por misiles *Sea Dart* durante la guerra, cuatro lo fueron por el HMS *Exeter* y una (un helicóptero) por el destructor HMS *Coventry*.

Lastimosamente hemos comprobado que a lo largo de toda esta historia las Leyes de Murphy se han cumplido inexorablemente.

y confiabilidad. Cabe recordar que el libro ⁽¹⁾ se originó en las desventuras del capitán de la Fuerza Aérea Norteamericana Ed Murphy, ingeniero de desarrollo del Laboratorio Aéreo de Wright Field, quien expresaba que: “*Si hay alguna manera de hacer las cosas mal, lo hará*” refiriéndose a un técnico bajo sus órdenes. De allí surgieron todas las variantes asociadas a todos los proyectos de complejos sistemas de todo tipo, incluso los radares 909 como partes del sistema GWS-30 y su misil *Sea Dart*.

- Las apreciaciones “médicas” respecto a estos sistemas tan complejos (que parecen estar “vivos”) son congruentes con lo que se piensa en la sistémica y la cibernética al respecto ⁽¹¹⁾⁽¹²⁾ y desde su nacimiento. Si bien los organismos vivos son mucho más complejos que los sistemas artificiales desarrollados por el hombre, hay un creciente paralelismo entre ellos en función de su complejidad. Una prueba de esto es el conjunto de prótesis que tienden a suplantar ciertas deficiencias corporales y mentales del hombre en la actualidad.
- Gran parte de la redacción de estos dos artículos la he hecho en primera persona, no por vanidad o por eludir la valiosa colaboración prestada por los comandantes, el personal bajo mis órdenes y toda la dotación de estos buques en general, sino porque lo he encarado más de corazón que como un desafío mental y profesional y, el corazón es mío y nadie me lo va a sacar para privarme de mis sentimientos hacia las profesiones que amo y sigo cultivando.
- Lastimosamente hemos comprobado que a lo largo de toda esta historia las Leyes de Murphy se han cumplido inexorablemente. Probablemente su universalidad supera a todas las leyes formuladas por los grandes físicos y biólogos y los procedimientos terapéuticos de médicos, psicólogos y psiquiatras que en el mundo han sido y que han tratado de entender la naturaleza y comprender a los hombres.

Bibliografía

- (1) BLOCH, Arthur. *Ley de Murphy y otras razones para que las cosas salgan mal*, 1ª Edición, junio de 1980. 2ª Impresión, octubre de 1981. Editorial Diana México, México, 1981, 128 pág.
- (2) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio y BLOCH, Roberto. *Un enfoque sistémico de la defensa, Tomo I: Aspectos Culturales*, Editorial Duplicar, Buenos Aires, 2004, 160 pág., pág. 152.
- (3) CRITCHLEY, Mike. *Falklands, Task Force Portfolio*, Ed. Maritime Books, Dulue, Liskeard, Cornwall, Great Britain, 112 pág.
- (4) Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI), *La carrera armamentista y la limitación de armamentos en 1983 -Hechos y cifras- Anexo, Anuario reducido del SIPRI*, Primera Edición, Editado por el Movimiento por la paz, el desarme y la libertad, Madrid, 1984, 400 pág.
- (5) ETHELL J. y PRICE A. *Guerra Aérea Sud Atlántica*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1986, 228 pág.
- (6) MORO, Rubén, *Comodoro de la Fuerza Aérea Argentina. Historia del conflicto del Atlántico Sur (La Guerra inaudita)*, Editado por la Escuela Superior de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea Argentina, N°135/136, octubre de 1985, 540 pág.
- (7) COSTA, Eduardo José. *Guerra bajo la Cruz del Sur. La otra cara de la moneda*, Hispamérica Ediciones Argentina S.A., Buenos Aires, 1988, 461 pág.
- (8) VILLARINO Emilio e IMPERIALE, Juan Antonio. *Dónde está el Invencible*, Editorial Abril, Buenos Aires, 1986, 197 pág.
- (9) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio. “*La autenticidad como medio, la integración como fin*”, Boletín del Centro Naval N° 726, enero-marzo de 1981, pág. 31.
- (10) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio. “*El desafío tecnológico*”, Boletín del Centro Naval N° 710, pág. 1.
- (11) CAPRA, Fritjof. *Complejidad y vida*, GESI, Buenos Aires, 2008.
- (12) FRANÇOIS, Charles. *Seminario: “Socialidad, Naturaleza y Desarrollo de la Comunicación en las Organizaciones”*, Grupo de Estudio de Sistemas Integrados (GESI) auspiciado por el Instituto Internacional de Estudio y Formación sobre Gobierno y Sociedad (IIEFGS) en la Universidad del Salvador (USAL), Facultad de Ciencias Jurídicas, GESI, Buenos Aires, 2008.
- (13) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio. “*Los ingenieros especialistas en la Armada*”, Boletín del Centro Naval N° 724, pág. 289.

NUESTRO LARGO CAMINO A LAS ISLAS MALVINAS

Jorge P. Barrales

El presente trabajo finaliza con la presentación de tres alternativas posibles para solucionar el viejo conflicto que mantenemos con Gran Bretaña por la soberanía de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur; dichas alternativas están comprendidas entre dos extremos opuestos y hasta ahora igualmente ineficaces: el reclamo “puro” ante los foros internacionales y la solución bélica (1982).

He omitido ex profeso escoger una de las alternativas como la mejor, pero no puedo dejar de señalar que la “condición de éxito” para cualquiera de ellas reside en mantener los lineamientos generales que la definen a través de los sucesivos recambios presidenciales, “ajustándolas” sin desnaturalizarlas, según las circunstancias.

Para llegar a las alternativas referidas he recorrido el siguiente camino:

Reflexionar sobre el derecho y la fuerza, la ventaja de combinarlos con prudencia, y la desventaja de considerarlos mutuamente excluyentes.

Definir los actores del conflicto, diferenciando entre “centrales” y “complementarios”.

Analizar el conflicto a lo largo de cinco períodos históricos comprendidos entre 1833 y 2011, considerando en cada uno de ellos a los gobernantes y su circunstancia.

Encuadrar el conflicto en la nueva doctrina militar, que reemplaza las “hipótesis de conflicto” por el criterio de “capacidades” y establece como misión principal de las FF. AA. el rechazo (“repeler”) de un agresor militar externo.

Identificar los “factores de la situación” inherentes al conflicto en términos de causa-efecto.

Definir, a partir de los factores señalados, las tres alternativas posibles con sus respectivos criterios “de máxima” y “de mínima”, sin que ninguno de dichos criterios implique una solución “absolutamente favorable” a la Argentina, por ser ésta poco razonable a la luz del poder relativo de las partes en conflicto.

El Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales pertenece a la Promoción 103 de la ESNM, egresó como Guardiamarina en 1974 y se retiró en 2008 como Jefe de Planes de la Armada, desempeñándose a partir de ese momento como Profesor Militar en la ESGN. Revistó en la mayoría de las unidades operativas de la IM, ejerciendo el Comando de la Compañía Exploración, Batallón de Apoyo Logístico y Fuerza de IM de la Flota de Mar. Participó de numerosos Operativos “Unitas” y en el primer “Fraterno Anfibio”. Fue observador militar en Angola y Jefe de Personal del EM de MINUSTAH (Haití). Participó de la Operación “Fleetex 96” a fin de capacitarse en Operaciones NEO y contribuir en la elaboración de doctrina específica y conjunta sobre dichas operaciones.



EL DERECHO Y LA FUERZA

En 1820 la Argentina ocupó oficialmente las Islas Malvinas en su condición de legítima heredera de España, su anterior dueño. En enero de 1832 la corbeta americana *Lexington* atacó y destruyó las instalaciones civiles y militares de Puerto Luis como represalia por restricciones argentinas a las actividades pesqueras estadounidenses. Un año más tarde, en enero 1833 la fragata inglesa *Clio* desalojó por la fuerza a la población argentina e inició la ocupación británica del archipiélago, viendo facilitado su accionar por los efectos del ataque americano del año anterior sobre las defensas de las islas.

El 2 de abril de 1982 la Argentina recuperó militarmente las islas mediante la “Operación Rosario”, pero Gran Bretaña consolidó la reconquista de las mismas el 14 de junio de ese año (“Operación Corporate”), con ayuda militar de los Estados Unidos, luego de que fracasaran los intentos americanos para evitar la escalada del conflicto. Por otra parte, si bien se considera que la derrota militar argentina provocó un retroceso en nuestras posibilidades para resolver favorablemente el conflicto, demostró claramente que Gran Bretaña sólo consideró negociar seriamente bajo presión de las armas, y cuando la balanza aún no se había inclinado claramente a su favor.

A partir de la derrota de Malvinas, la Argentina retomó la vía diplomática para el tratamiento del conflicto, sin obtener avances concretos y sin disponer actualmente (a diferencia del pasado) de una fuerza militar que pueda ser considerada un instrumento útil para la diplomacia.

Gran Bretaña siempre tuvo respecto de la Argentina, **una supremacía en sus Fuerzas Armadas**, y sobre esta ventaja construyó su estructura de derechos (“deseos” de los isleños, cultura, etcétera). A diferencia de Gibraltar y Malvinas, Hong-Kong es un caso en que la relación de fuerzas se invirtió, y Gran Bretaña debió devolverla a su dueño (China) salvando las apariencias con las formalidades de la entrega.

LOS ACTORES DEL CONFLICTO

En este conflicto podemos identificar actores centrales y complementarios:

Los **actores centrales** son **la Argentina, Gran Bretaña y los Estados Unidos** por las razones que más adelante se detallan.

Son **actores complementarios**, todos los **foros internacionales** en los que se libran las batallas diplomáticas y los nuevos **organismos/bloques** que pueden tener capacidad política, económica y militar; y de los que puede esperarse que adopten una postura favorable a los intereses argentinos. En este trabajo mencionaremos solamente a tres (Comité de Descolonización, UNASUR y BRIC).

La Argentina: Sufre la ocupación forzosa de las Islas Malvinas desde 1833. Esgrime antecedentes históricos (herencia de España) y geográficos. Cuenta a su favor con la Resolución ONU 2065/1965 (“Malvinas: problema colonial”) y el encuadramiento del conflicto por el Comité de Descolonización que incluye a las Islas Malvinas entre los “territorios no autónomos a ser descolonizados”. Respecto de los isleños, se compromete a respetar sus **intereses** bajo una futura soberanía argentina, evidenciando haberlo hecho con todos los extranjeros que habitan su suelo.

Gran Bretaña: Ejerce desde 1833 “soberanía forzosa” sobre las islas luego de haber desalojado a la población argentina que las habitaba. Retomó militarmente (con apoyo de los Estados Unidos) las Islas Malvinas luego de que la Argentina las recuperara transitoriamente (1982) logrando encuadrarnos internacionalmente como agresores en ese hecho. Logró el encuadramiento de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur como “territorios británicos de ultramar” (Tratado de Lisboa, 2007).

Rechaza tratar el tema central de la soberanía amparándose en los “deseos” de los isleños, los cuales preferirán mantener su actual condición por ser culturalmente británicos. El reemplazo forzoso de la población argentina es un punto débil de su postura, compensado satisfactoriamente por su habilidad diplomática y su importancia y poderío como nación.

EE.UU.: Primera potencia mundial y continental. Aliado natural de Gran Bretaña, país al que apoyará de ser necesario (Malvinas, 1982). No obstante, en el “conflicto Malvinas” preferirá una solución negociada de ambas partes para no ver afectada su política continental, pudiendo influir sobre los británicos en ese sentido si la situación de las relaciones argentino-norteamericanas lo ameritan.

Comité de Descolonización: Organismo dependiente de la ONU, creado en 1961 para monitorear e impulsar el proceso de descolonización de los territorios no autónomos bajo administración de potencias coloniales, con el fin de poner fin al colonialismo (incluye el caso Malvinas).

UNASUR: Bloque regional cuyo objetivo es: “construir una identidad y ciudadanía sudamericanas y desarrollar un espacio regional integrado”. Dentro del mismo, el Consejo de Defensa Sudamericano intenta consolidar un mecanismo para la seguridad regional, promoviendo la cooperación militar y la defensa de la región; adicionalmente busca expandir la cooperación multilateral, promoviendo las medidas de confianza así como las de construir seguridad, y a su vez, patrocinar el intercambio industrial de defensa.

En función del carácter atlántico de Brasil, la Argentina y Uruguay, el Mar Argentino podría considerarse como parte del área de influencia marítima del UNASUR, que tendría entonces en su seno un enclave colonial extra-regional (Malvinas).

BRIC: Bloque conformado por Brasil, Rusia, India y China, que en conjunto suma 36,8 millones de km² y casi 2.900 millones de habitantes. La Argentina y Brasil comparten la condición de ser proveedores estratégicos de alimentos para los inmensos mercados chino e indio.

Nuestro país podría obtener el respaldo de este bloque a su postura en el caso Malvinas, siendo además una opción para el necesario reequipamiento militar en reemplazo de las fuentes tradicionales (EE.UU. y Europa).

EL CONFLICTO A TRAVÉS DE LA HISTORIA

Para el análisis del conflicto Malvinas desde su surgimiento hasta la actualidad he seleccionado cuatro períodos: 1829/52, 1853/61, 1862/1930 y 1983/2011. De cada una de estas etapas esbozo una síntesis general a partir del tipo de gobernantes que la protagonizaron, de su relación con Gran Bretaña y EE.UU. y de las principales dificultades que debieron enfrentar, y que afectaron sus posibilidades de concentrar el esfuerzo en la resolución favorable del conflicto.

Nota: El análisis de las etapas históricas consideradas se apoya en las “Tablas resumen de períodos de Gobierno” ubicadas al final del presente trabajo.

La era rosista - 1829/1852 (23 años)

En los años subsiguientes a la ocupación británica de las Islas Malvinas se destacó casi exclusivamente la figura de Juan Manuel de Rosas, quien combatió contra los “salvajes unitarios” (especialmente Lavalle, Lamadrid y Paz), combatió y a su vez sedujo a los indios, sofocó la rebelión de los estancieros “Libres del Sur” y la del correntino Berón de Astrada, sobrellevó una corta guerra contra la Confederación Peruano-Boliviana (1837/8) y resistió los bloqueos francés (1837/8) y posteriormente anglo-francés (1845/50).

La perseverancia es la virtud por la cual todas las otras virtudes dan su fruto.

Arturo Graf (1848-1913)
Escritor y poeta italiano.

De lo mencionado se desprende que, pese a la cercanía cronológica de la usurpación, Malvinas no podía ser una preocupación central para Rosas. No obstante, algunas fuentes mencionan que el Restaurador habría ofrecido transferir la soberanía de las islas (que implícitamente consideraba correspondiente a la Argentina) a Inglaterra a cambio de la condonación de la deuda que manteníamos con ella. Los detractores de Rosas lo consideran un acto pragmático pero antipatriótico, y los defensores, una maniobra sutil para que Inglaterra reconociera nuestra soberanía, para luego dejar sin efecto la transacción comercial. Cualquiera sea el caso, Gran Bretaña tuvo la habilidad de mantener la deuda y no cambiarla por lo que su fuerza le permitía conservar.

Relaciones con Gran Bretaña

Las relaciones argentino-británicas, pese a la toma de 1833 y al bloqueo de 1845/50, fueron preponderantemente cooperativas.

Rosas brindó un trato preferencial a los residentes británicos, lo cual exasperó a los franceses (que pretendían igual trato) y asombró al representante americano: *“Una de las peculiaridades más inexplicables del gobernador, y como necesaria consecuencia también de los hombres de nota de este país, es la extraordinaria parcialidad, admiración y preferencia por el gobierno inglés, y los hombres ingleses, en todas las ocasiones y bajo todas las circunstancias”*. (Shumway. *“La Invención de la Argentina”*).

Finalmente, luego de la derrota de Caseros (3 de febrero de 1852), Rosas huyó a bordo de un navío británico (con apoyo del cónsul inglés), asilándose en Inglaterra hasta su fallecimiento.

Relaciones con los EE.UU.

Entre 1832 y 1843 hubo cese de actividades diplomáticas entre la Argentina y los EE.UU. a causa de la agresión de la corbeta *Lexington*, y considerando que esta situación abarca la mitad del período rosista, y que en la otra mitad los EE.UU. nunca pudo obtener un tratamiento equivalente al recibido por Inglaterra, podemos decir que las relaciones argentino-estadounidenses fueron preponderantemente competitivas.

La Argentina dividida - 1853/1861 (8 años)

Los triunfos de Urquiza en Cepeda (1859) y de Mitre en Pavón (1861) expresaron en el campo de batalla las diferencias entre el federalismo urquicista y el centralismo mitrista como caminos diferentes e irreconciliables para llevar a la Argentina hacia el progreso. El resultado fue que el futuro país quedó dividido en dos estados: La Confederación Argentina, liderada por Urquiza (primer presidente argentino) y regida por la Constitución de 1853; y el Estado de Buenos Aires, liderado por Bartolomé Mitre.

Gran Bretaña, Estados Unidos y las potencias europeas mantuvieron relaciones equilibradas con ambos estados, pero sabiendo sin duda, que el potencial económico de Buenos Aires finalmente la haría prevalecer.

Esta división impidió encarar esfuerzos serios por la recuperación de las Islas Malvinas.

La democracia próspera - 1862/1930 (68 años)

Ver Tabla I

Este período comprende dieciséis presidencias constitucionales con doce presidentes civiles (repitió Yrigoyen) y dos militares electos (repitió Roca). Se inicia con Mitre (lograda la unificación nacional) y finaliza con Yrigoyen, depuesto durante su segundo mandato por el golpe militar del general Uriburu.

Los primeros cuatro presidentes enfrentaron tiempos muy difíciles en los que el tema Malvinas nunca pudo ser una prioridad lógica.

Superadas las dificultades iniciales, y de la mano de la “Generación del 80” (élite gobernante entre 1880 y 1916) se consolidó un proyecto de país que colocó a la Argentina entre las naciones más prósperas del mundo, y en el segundo lugar de América, detrás de los EE.UU. En esta situación la Argentina mantuvo su condición de neutral en la Primera Guerra Mundial (postura que no pudo sostener en la Segunda Guerra Mundial).

Relaciones con Gran Bretaña

Durante este destacado período y pese a mantenerse los reclamos por Malvinas, la relación con Gran Bretaña fue claramente cooperativa, no sólo por la “anglofilia” de las clases dirigentes (manifestada desde los tiempos de Rosas), sino también por razones económicas y temas vinculados al desarrollo nacional.

Nota: Entre 1870 y 1914 se construyó la mayor parte de la red ferroviaria argentina con capital inglés, francés y argentino.

Relaciones con los EE.UU.

Contrariamente, y basada en su progreso, Argentina adoptó una actitud competitiva respecto de los EE.UU. (en franco ascenso desde 1920), evidenciando una sobreestimación de nuestras potencialidades y una lectura equivocada de los poderes ascendentes (EE.UU.) y descendentes (Gran Bretaña) en el mundo.

Esta actitud, innecesariamente competitiva con un EE.UU. ascendente que nos quería de su lado (pero con el reconocimiento de su primacía continental), y prioritariamente cooperativa con una Inglaterra que comenzaba a ceder su posición hegemónica (y mantenía la ocupación de Malvinas) constituyó un error estratégico trascendente, especialmente porque la actitud cooperativa podría haberse adoptado con ambas potencias; en este caso, el conflicto Malvinas habría quedado encerrado en un “triángulo cooperativo” (la Argentina, los EE.UU. y Gran Bretaña) y en tal situación, el tema de la soberanía seguramente se habría definido a largo plazo y por su propio peso a nuestro favor.

La victoria pertenece al más perseverante.
Napoleón I Bonaparte (1769-1821)
Emperador francés.

La democracia intermitente - 1930/1983 (53 años)

Ver Tabla II

Esta atapa comprende trece presidencias de facto ejercidas por generales y doce presidencias constitucionales, tres correspondientes a generales electos y nueve a civiles; todos ellos totalizaron 31 años de gobiernos constitucionales y 22 años de gobiernos de facto. La inestabilidad de esta etapa queda reflejada en el siguiente cuadro:

Desarrollo del mandato	TIPO DE GOBIERNO	
	ELECTO	DE FACTO
CONCLUYE	2	1
FALLECE	1	-
RENUNCIA	2	2
DEPUESTO	5	5
NORMALIZADOR	2	5
TOTAL	12	13
Normalizador: Gobierno de transición		

Este período, mezcla de “pretorianismo” (1) y “cesarismo” (2), comparado con la etapa anterior (1862-1930) representa un claro retroceso, por haberse sucedido en menos años más cantidad de presidencias, la mitad de las cuales fueron de facto, y doce de ellas (8 militares y 4 civiles) sólo llegaron como máximo a medio período constitucional.

Reforzamos lo anterior con un párrafo de la obra de Robert Potash: *“Pero aunque (los militares) rehúan la compleja tarea de dirigir el Estado, sin duda creían ser una fuerza política de reserva, que tenía el derecho y el deber, cuando las circunstancias lo justificaran, de regresar al centro de la escena política.”*

(1) Pretorianismo: *“Término que hace referencia a la influencia política de forma abusiva por parte del poder. Daniel R. Headrick, profesor de Historia y Ciencias sociales en la Universidad de Roosevelt, describe el pretorianismo como un militarismo hacia el interior, propio de las naciones de orden menor, que no pretende hacer ni ganar guerras, sino mantener su influencia en el sistema político, controlar las decisiones que afecten a sus intereses o apoyar a una facción política.”*

(2) Cesarismo: *“Sistema de gobierno centrado en la autoridad suprema de un jefe militar, y en la fe en su capacidad personal, a la que atribuyen rasgos heroicos. Este tipo de gobierno suele presentar algunos elementos de culto de la personalidad.”*

Relaciones con Gran Bretaña:

Las relaciones con Gran Bretaña fueron preponderantemente cooperativas, con las siguientes consideraciones:

- Hasta la Segunda Guerra Mundial, la relación fue cooperativa (tratado Roca-Runciman), según los parámetros del período anterior.
- A partir de la Segunda Guerra Mundial, hubo una postura anti-británica en los sectores civiles y militares nacionalistas/germanófilos, y una contraria en los liberales/aliadófilos. A diferencia de los EE.UU., el Reino Unido no presionó para que la Argentina abandone la neutralidad, y nuestro país lo siguió abasteciendo durante toda la guerra.
- A partir de finales de la década del 60 y hasta el inicio mismo de la Guerra de Malvinas, la relación con el Reino Unido en general y los isleños en particular, fue claramente cooperativa. Entre el 15 de febrero de 1971 y el 31 de marzo de 1982, se hicieron 1.515 vuelos de Líneas Aéreas del Estado (LADE) distribuidos en vuelos semanales a Puerto Stanley altamente valorados por los pobladores.

Nota: *La pista de aterrizaje original de Puerto Stanley (realizada en aluminio) fue construida por la Fuerza Aérea Argentina a principios de la década del 70.*

- En el tercer mandato de Perón (1974) habría tenido lugar el contacto Hutton-Vignes, que apuntaba a la cesión de la soberanía a Argentina luego de 25 años de condominio (frustrado por la muerte de Perón y Hutton).

Nota: *De confirmarse este hecho, habría constituido la mejor aproximación argentina a la solución ideal del conflicto por la soberanía. No obstante, esta “fugaz” actitud británica no guarda relación con su política anterior y posterior sobre el tema.*

Relaciones con los EE.UU.

Las relaciones con EE.UU. fueron alternativa y/o simultáneamente competitivas y cooperativas, pudiendo destacarse los siguientes aspectos:

- Hasta la Segunda Guerra Mundial, resistencia a “caer en la órbita de los EE.UU.” (oposición a la Doctrina Monroe) apoyándose en la relación de privilegio con Gran Bretaña y en la sobreestimación de la potencialidad argentina para “resistir/competir” la política estadounidense.
- A partir de la Segunda Guerra Mundial, y especialmente a partir de la entrada de los EE.UU. en el conflicto, hay fuertes presiones de los EE.UU. para que la Argentina abandone la neutralidad (interpretada por ellos como “apoyo encubierto” al Eje) y rompa relaciones con el Eje, obligándola finalmente a hacerlo cuando la guerra finalizaba y el resultado era irreversible.
- EE.UU. arma a Brasil en reconocimiento a su participación en la Segunda Guerra Mundial y embarga la venta de armas a la Argentina (presionando contra su neutralidad), rompiendo el “equilibrio regional” tan preciado para las FF. AA. argentinas.
- En la era peronista (1946/55) se adoptaron posturas/manifestaciones antinorteamericanas funcionales a la política interna (“combatiendo al capital”, “ni yankees ni maristas”, “Braden o Perón”, “Libro Azul y Blanco”), seguidas de pragmáticos acercamientos a EE.UU. por razones económicas.
- Los gobiernos civiles y militares entre 1958 y 1982, con diferentes matices y con la sola

excepción de la gestión Cámpora (1973), fueron cooperativos con la Doctrina de Seguridad Nacional estadounidense para detener el avance del comunismo en el continente.

- La Guerra de Malvinas impulsó una relación forzosamente competitiva no prevista por la Junta Militar, en virtud de una sobrevaloración de su aporte a la Doctrina de Seguridad Nacional (particularmente en Centroamérica).

Consideraciones

- Las consecuencias derivadas del desarrollo de la Segunda Guerra Mundial y los conflictos internos argentinos, atentaron contra la posibilidad de obtener avances significativos en las negociaciones relacionadas con el conflicto Malvinas.
- Los avances más importantes se obtuvieron en los gobiernos civiles de Frondizi, Illía y Perón (tercer mandato), según se indica en la **Tabla II**.
- Se destaca la actitud cooperativa argentina con Gran Bretaña y los isleños entre 1971 y principios de 1982 (especialmente vuelos de LADE a las islas).

La democracia reciente - 1983/2011 (28 años)

Ver Tabla III

Este período comprende nueve presidencias constitucionales ejercidas por civiles, incluyendo un mandatario reelecto (1), dos que no finalizaron su mandato y cuatro que cubrieron un período de transición.

(1) No se considera la reelección de Cristina Kirchner para el período 2011-2015 por estar fuera del lapso abarcado por el presente trabajo.

En este lapso se produce el afianzamiento de la democracia y la desaparición el “partido militar” (aspectos muy positivos); y como contrapartida, la reducción de la capacidad operativa de las FF. AA. a niveles mínimos, siendo esta situación funcional a la consolidación político-económica-militar británica en la zona del conflicto.

Relaciones con Gran Bretaña

Durante los diez años la gestión Menem las relaciones con Gran Bretaña fueron cooperativas, materializadas por la política de “seducción” a los isleños y la colocación de la disputa por la soberanía bajo un “paraguas”; contra esta figura puede argumentarse que fue funcional a la política británica de “hablar de todo menos de soberanía”.

Contrariamente, durante los ocho años de la gestión del matrimonio Kirchner la relación fue competitiva. Se realizaron duros cuestionamientos a la actitud inglesa desde los foros nacionales e internacionales, recibiendo respuestas igualmente duras del Reino Unido a través de hechos concretos que consolidaron la posición de fuerza británica en el área del conflicto.

Relaciones con los EE.UU.

Durante la gestión Menem las relaciones con los EE.UU. fueron claramente cooperativas, mereciendo el calificativo de “relaciones carnales” (naves al Golfo, aliados “extra-NATO”, desmantelamiento del Cóndor II) que no se tradujeron en un aporte americano concreto en nuestro diferendo con su principal aliado (Gran Bretaña).

En la gestión del matrimonio Kirchner la relación fue competitiva en temas secundarios derivados de fricciones de alto impacto mediático (“contra cumbre”, “valijagate”, detención de avión militar norteamericano). Contrariamente, fue cooperativa en temas sensibles para EE.UU. (no proliferación nuclear, terrorismo, condena a Irán, y eventual “contención” a líderes regionales marcadamente antiamericanos).

Consideraciones:

En la **gestión Alfonsín** (1983/89) tuvo lugar un proceso (no buscado) de “desmalvinización” por la concurrencia de los siguientes factores:

- Se intentó implantar como fecha referencial el 10 de junio (Día de la Soberanía Nacional) en detrimento del 2 de abril, que terminó imponiéndose por su propio peso sobre la fecha de junio (que justamente coincidía con la reconquista británica).
- El juzgamiento a las Juntas Militares contribuyó a desvalorizar el conflicto por asociarlo

**Las grandes obras
son hechas no
con la fuerza, sino
con la perseverancia.**

Samuel Johnson (1709-1784)

Escritor inglés.

a una “locura militar” de la que fueron víctimas inocentes los “chicos” (para la Constitución: soldados).

- En la **gestión Menem** (1989/99) la Argentina tuvo relaciones cooperativas con Gran Bretaña y EE.UU. simultáneamente, adoptando una actitud coherente respecto de dos actores centrales del conflicto y estrechamente vinculados entre sí, independientemente de que dicha actitud sea condenada desde sectores políticamente opuestos.
- La accidentada **gestión De la Rúa** (1999/2001) y las **cuatro gestiones de transición** (2001/2003) no merecen más consideraciones que las derivadas de su propia inestabilidad.
- En el período del **matrimonio Kirchner** (2003/11) nuestro país tuvo relaciones competitivo-cooperativas con EE.UU. y muy competitivas con Gran Bretaña.

EL CONFLICTO EN LA NUEVA DOCTRINA MILITAR

1. El Decreto MINIDEF 727/2006 establece en parte de su sexto considerando “reconversión y modernización de los esquemas tradicionales de defensa, fundados sobre realidades geopolíticas desactualizadas y sobre hipótesis de conflicto ya superadas (...) la subregión exhibe un ámbito en el cual el equilibrio y el diálogo político democrático...”

Nota: “La hipótesis de conflicto se refiere a las proposiciones de posibilidades de conflicto entre seres humanos, grupos y naciones o estados, por múltiples causas”.

2. Por su parte, el Decreto MINIDEF 1691/2006 establece dentro del cuarto párrafo del subtítulo “Respecto de cómo rediseñar el Instrumento Militar” lo siguiente (puntos b y c):
 - b) “Un diseño del Instrumento Militar que continuará avanzando en función del ‘criterio de capacidades’ en reemplazo del modelo basado en hipótesis de conflicto.”
 - c) “...para el diseño de tales ‘capacidades’ se apelará a la pauta de ‘capacidad suficiente’, debiendo entenderse por ésta al desarrollo de una ‘fuerza activa sustancial’...”

Respecto de lo arriba indicado y siendo el conflicto un juego dialéctico de voluntades (y fuerzas) en oposición, nuestra capacidad será “suficiente” y nuestra fuerza será “sustancial”, sólo si el oponente circunstancial las considera de esa manera, y de esta consideración dependerá que nuestro Instrumento Militar, para ese conflicto particular, sea o no disuasivo.

3. Asimismo, la Argentina tiene un problema desde 1833: parte de su territorio está ocupado como resultado de una agresión externa militar estatal perpetrada por una potencia extra-regional, que el Instrumento Militar argentino de aquella época no pudo conjurar ni repeler.

Nota: “La misión principal de las FF.AA. es: conjurar y repeler toda agresión externa militar estatal...” (Decreto MINIDEF 1691/2006).

4. De los tres puntos anteriores se desprenden las siguientes consideraciones:

Las “hipótesis de conflicto (subregionales) ya superadas” se refieren implícitamente a las que nosotros teníamos respecto de Brasil y Chile, y que hemos considerado unilateralmente superadas, independientemente de que haya o no reciprocidad de las otras partes. Excluyen el caso de Malvinas.

La erradicación del vocablo “hipótesis de conflicto”, asociado a realidades geopolíticas desactualizadas no resuelve el problema de tener las Malvinas militarmente ocupadas por Gran Bretaña, independientemente del nombre que quiera asignársele a este hecho.

La misión principal de las FF. AA. impone conjurar y repeler las agresiones externas militares estatales que se produzcan a futuro, pero nada dice sobre las que se produjeron exitosamente (para el oponente) en el pasado. Para estos casos, las FF. AA. son un ins-

trumento útil para la política si ésta las utiliza criteriosa y controladamente para revertir total o parcialmente la situación adversa.

El sistema de “capacidades” no ha producido hasta ahora un Instrumento Militar con una capacidad suficiente y una fuerza activa sustancial que genere inquietud de la potencia externa que ocupa las Islas Malvinas, explota el Mar Argentino que la circunda y por la fuerza nos excluye de sus beneficios.

LOS FACTORES DE LA SITUACIÓN

Dentro de la situación en la que se inscribe el “conflicto Malvinas”, he identificado diecisiete factores, de los cuales considero determinantes los N.ros 1, 2, 7, 8, 11, 13 y 17.

Nota: Al mencionar “Malvinas”, por razones de brevedad, estamos involucrando a las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, consideradas todas ellas Territorio Británico de Ultramar por Gran Bretaña y como parte de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, por la Argentina.

1. La subordinación de nuestra política exterior a la política interna, en un marco donde predominan las relaciones competitivas entre las principales fuerzas político-sociales, la política exterior cambiante/pendular derivada de su subordinación a la interna y la falta de políticas de estado capaces de sobrevivir a los cambios de gobierno, **limitan** nuestra posibilidad de aplicar el principio de “unidad de esfuerzo” en la búsqueda de la solución del conflicto.
2. La reducida capacidad militar actual y la prácticamente nula capacidad de proyección del poder de combate (particularmente en el espacio aéreo-marítimo), **limita** el empleo del poder militar al ámbito de la estrategia regional cooperativa, e **impide** su empleo como auxiliar efectivo de la diplomacia para una estrategia competitiva nacional y regional dentro del contexto del conflicto Malvinas.
3. El reequipamiento militar a partir de fuentes no tradicionales (con preponderancia en el BRIC), respaldado por un adecuado contrato para provisión de repuestos y/o desarrollos binacionales, **permiten** la recuperación y mantenimiento de la capacidad militar, preservándola de la influencia británica sobre nuestros proveedores tradicionales.
4. Los tiempos de producción bélica nacional, particularmente los vinculados a la construcción de unidades navales, **limitan/impiden** la disponibilidad de medios dentro de los plazos considerados internacionalmente razonables.
5. La capacidad de la Argentina como productor de alimentos, su condición de principal socio regional de Brasil y los intereses del BRIC en la región, **facilitan** la vinculación argentina con el este bloque.
6. La condición británica de gran potencia, el costo militar de la recuperación de las Islas Malvinas en 1982, la victoria obtenida en el conflicto y las explotaciones comerciales desarrolladas a partir de su finalización, **limitan** la libertad de acción del gobierno británico para realizar concesiones en general y en el tema de la soberanía en particular.
7. Una efectiva “presión militar controlada” argentina focalizada en el área del conflicto, afectando la rentabilidad de las explotaciones comerciales y el estilo de vida de los isleños **dificultan** el mantenimiento de posturas británicas intransigentes por tiempo indeterminado en el contexto de una estrategia preponderantemente competitiva.
8. Las progresivas concesiones británicas y las contraprestaciones argentinas a lo largo de un período de transición suficientemente extendido (que debilita el efecto traumático de la “Operación Rosario” sobre los isleños), **favorece** el avance de las negociaciones hacia una solución mutuamente satisfactoria del tema de la soberanía dentro de una estrategia cooperativa.

El fracaso es una gran oportunidad para empezar otra vez con más inteligencia.

Henry Ford (1863-1947)
Industrial estadounidense.

9. El mantenimiento de la negociación multilateral a través de todos los foros internacionales posibles, y el apoyo del UNASUR consolidado (incluido su Consejo de Defensa Sudamericano) **contribuye** a la **reafirmación** de la Resolución ONU 2065/1965 (“Malvinas: problema colonial”) y al debilitamiento del encuadre de las Malvinas como “territorio británico de ultramar” (dentro del área marítima del UNASUR), así como a la refutación del argumento británico de los “deseos” de los isleños (población implantada) como condición básica para negociar la soberanía.
10. La incorporación de Brasil al Consejo de Seguridad en calidad de miembro permanente, su importancia dentro del UNASUR, su pertenencia al BRIC y su condición de socio regional principal de la Argentina, **favorecerían** el apoyo de ambos bloques a nuestra postura en el conflicto.
11. La solidez de la alianza entre los EE.UU. y Gran Bretaña, la influencia norteamericana sobre su aliado, así como su interés por no perder influencia en el continente, **favorecen** el apoyo de su parte para una negociación bilateral que incluya el tema central de la soberanía, en el contexto de una estrategia cooperativa de la Argentina con ambos países.
12. Una adecuada estrategia de comunicación **facilitaría** la aceptación argentina de un logro parcial en el tema soberanía al lograr modificar la percepción mayoritaria de que con la derrota militar de 1982 se “tocó el piso” de nuestras posibilidades para negociar,
13. El precedente de 178 años de ocupación británica (con razonable expectativa de continuación en el mediano plazo), el poder integral político, económico y militar que detenta Gran Bretaña, el respaldo de EE.UU. y sus socios europeos, su triunfo militar en el conflicto y su éxito diplomático al lograr que se nos califique como agresores; **impiden** aspirar razonablemente a una solución absolutamente favorable a la Argentina del tema de la soberanía de las islas.
14. La “malvinización cultural, particularmente a través de la educación y de la exaltación de la gesta, **permite** transmitir un mensaje de determinación nacional que reforzará cualquiera de las estrategias nacionales para resolver el conflicto.
15. La desaparición del “partido militar”, con sus históricas tendencias antagónicas internas proyectadas sobre los gobiernos constitucionales con los que se alternó y a los cuales condicionaba; **favorece** el establecimiento y mantenimiento de políticas de estado sobre el conflicto Malvinas y su receptividad por parte de los organismos internacionales, al provenir de gobiernos legalmente constituidos.
Nota: No lo considero un factor determinante ya que en 28 años no alteró la intransigencia de la postura británica.
16. Encarar el tema de la soberanía desde una postura de nacionalismo y voluntarismo extremo, alentada en forma consciente o inconsciente por una sobreestimación de nuestras reales posibilidades, **limita** el logro del éxito absoluto (soberanía total y excluyente), ya que es incompatible con nuestro potencial nacional presente y factible de desarrollar a largo plazo.
17. La aceptación de una solución parcial, reforzada a largo plazo por la ventaja de la proximidad geográfica, **permite** resolver el núcleo del conflicto en términos realistas y razonablemente acordes al poder relativo de las partes en pugna (históricamente desfavorable para la Argentina).

LAS ALTERNATIVAS POSIBLES

Tomando como referencia a Gran Bretaña y los EE.UU. (su aliado principal y primera poten-

cia mundial), se establecen tres alternativas posibles, expresadas cada una de ellas, como un “**plan esquemático de campaña**” según las pautas del manual MC 20-01 (ver bibliografía) en uso en las Escuelas de Guerra específicas y conjunta de nuestras FF. AA.

Notas:

- a) He escogido el término genérico “alternativa” en lugar de modo/curso de acción, maniobra, maniobra operacional o estrategia, para no generar una discusión innecesaria sobre encuadramiento doctrinario de las opciones presentadas.
- b) En el desarrollo de las alternativas, he empleado el término “supuesto” (MC 20-01) por ser menos restrictivo que el de “suposición” (Manual de Planeamiento Naval).
- c) El “conflicto Malvinas” en realidad incluye, además de estas, a las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

Aspectos comunes a las tres alternativas:

- A partir de que la Argentina opte por una de ellas, deberá ser consecuente con los lineamientos que la sustentan, a pesar de eventuales y transitorias relaciones costo-beneficio desfavorables derivadas de su aplicación.
- Los “períodos de transición” mencionados en cada alternativa servirán para que los gobiernos de Argentina y Gran Bretaña preparen progresivamente a sus respectivos frentes internos para la aceptación del “resultado final deseado”.

ALTERNATIVA N° 1: COOPERATIVA (Con los EE.UU. y Gran Bretaña)

1. Estado final deseado (EFD)

EFD “de máxima”:

- Soberanía compartida sobre ambas Islas Malvinas, Georgias y Shetland por un plazo considerable (¿50 años?), con un gobierno malvinense mixto con representación proporcional a la cantidad de habitantes de cada una de las partes, considerando que progresivamente la relación favorecerá a los de origen argentino.
- Explotación mixta de los recursos.
- Mínima presencia militar combinada en las Islas Malvinas.
- Reconsideración futura, al expirar el plazo de soberanía compartida, del traspaso definitivo de la soberanía de las Islas Malvinas a la Argentina y de las Islas Georgias y Sandwich a Gran Bretaña.

EFD “de mínima”:

- Soberanía dividida: la Argentina sobre la Isla Gran Malvina y Sandwich, y Gran Bretaña sobre la Isla Soledad y Georgias.
- Facultad de la Argentina para desarrollar en la Isla Soledad actividades e infraestructura de interés económico, social y cultural; y en las Georgias infraestructura científica.
- Explotación coordinada y/o complementaria de recursos, con base de apoyo en el continente.
- Mínima presencia militar en cada una de las Islas Malvinas.

2. Supuestos

EE.UU. influirá positivamente sobre Gran Bretaña para arribar al EFD.

- El acercamiento ARGENTINA-EE.UU. necesario para ese apoyo será aceptado/tolerado por el bloque regional.

3. Concepto general

- Se adoptará y mantendrá una actitud estratégica cooperativa con Gran Bretaña y los EE.UU., con esfuerzo principal en la negociación bilateral argentino-británica apoyada por los EE.UU., a partir de una relación más estrecha con los norteamericanos que permita explotar su influencia sobre el Reino Unido.

**No existe el fracaso,
salvo cuando dejamos
de esforzarnos.**

Jean Paul Marat (1743-1793)

Periodista y político revolucionario francés.

- En segundo término como esfuerzo secundario, se reducirá la negociación multilateral al mínimo necesario como para asegurar su subsistencia, sin afectar el espíritu del esfuerzo principal, en atención a la naturaleza opuesta de ambos estilos de negociación (bilateral y multilateral).

4. Fases

La alternativa se desarrollará en tres fases:

Fase 1:

Libre navegación en zonas marítimas abarcadas por el área en litigio, apoyo argentino a las actividades petroleras británicas, explotación mixta o independiente de los recursos marítimos, intercambio educativo (becas a isleños) y ejercicios navales combinados para consolidar la confianza mutua.

Fase 2:

A lo indicado en la Fase 1 se agrega:

- a) Desarrollo de infraestructura argentina en territorio malvinense vinculada principalmente a las áreas de sanidad, mantenimiento y educación; e intercambio de unidades navales con asiento en Tierra del Fuego y Malvinas respectivamente.
- b) Intercambio de unidades/subunidades militares entre las fuerzas británicas de Malvinas y las argentinas de Tierra del Fuego.

Fase 3:

Participación progresiva de los residentes argentinos en la administración de las islas, desmilitarización de las mismas y finalización en la soberanía compartida sobre ambas islas, o la adjudicación definitiva de una isla para cada una de las partes, en un contexto claramente cooperativo.

5. Concepto de empleo de las FF. AA.

Las FF. AA. argentinas (básicamente unidades navales) se emplearán como instrumento para generar confianza mutua mediante ejercitaciones combinadas, intercambio de unidades/subunidades y para apoyar las actividades no militares compartidas y/o coordinadas.

6. Implicancias/riesgos

En el marco interno, probable rechazo del espectro político de izquierda y/o grupos ultranacionalistas al acercamiento Argentina-EE.UU, en un contexto social receptivo a las actitudes antiamericanas, basándose particularmente en el eventual involucramiento de la Argentina en compromisos internacionales, derivados de su relación con dicho país.

En el marco externo, potencial resistencia del bloque regional a la percepción de un incremento indeseado de la influencia de los EE.UU., a partir de su relación estrecha con nuestro país.

ALTERNATIVA N° 2: COMPETITIVA (Contra los EE.UU. y Gran Bretaña)

1. Estado final deseado

EFD “de máxima”:

- Soberanía argentina exclusiva sobre las Islas Malvinas luego de un período de transición considerable (¿50 años?), gobierno mixto con representación proporcional a la cantidad de habitantes de cada una de las partes mientras dure la transición.
- Explotación mixta de recursos durante el período de transición y exclusiva argentina al término del mismo.
- Mínima presencia militar combinada en Malvinas durante el período de transición y exclusiva argentina al término del mismo.

- Soberanía británica exclusiva sobre las Islas Georgias y Sandwich al término del periodo de transición.

EFD “de mínima”:

Ídem Alternativa N° 1 (soberanía dividida), pero sin facultad para desarrollar en la Isla Soledad actividades e infraestructura de interés económico, social y cultural.

2. Supuestos

UNASUR consolidado (incluido el Consejo de Defensa Sudamericano) presiona efectivamente sobre Gran Bretaña tratando el caso Malvinas como un enclave colonial en su área de influencia marítima.

Los países de la región restringirán al mínimo su apoyo logístico a las Islas Malvinas, dentro del margen de maniobra que cada uno de ellos tenga para hacerlo.

La “presión militar controlada” argentina focalizada en el área del conflicto Malvinas afectará la relación costo-beneficio de las explotaciones británicas en la zona, y adicionalmente, el estilo de vida de los isleños por el incremento de fuerzas británicas en las islas.

El BRIC apoyará el reclamo argentino ante los foros internacionales.

3. Concepto general

Se adoptará y mantendrá una actitud estratégica competitiva con Gran Bretaña y EE.UU.

El esfuerzo principal se centrará en la negociación multilateral a través de todos los foros internacionales posibles, con apoyo de UNASUR y eventualmente del BRIC, con las siguientes consideraciones:

- **Reafirmación** de la Resolución ONU 2065/1965 (“Malvinas: problema colonial”).
- Explotación del encuadramiento del conflicto por el Comité de Descolonización (“Malvinas: territorio no autónomo a ser descolonizado”).
- **Rechazo** al encuadramiento de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur como “Territorios Británicos de Ultramar” (Tratado de Lisboa, 2007).
- **Apoyo** a la aspiración de Brasil a obtener un asiento permanente dentro del Consejo de Seguridad para compensar parcialmente el apoyo de los otros miembros a Gran Bretaña.

El esfuerzo secundario se basará en la presión militar controlada focalizada en el área de conflicto (ver supuestos) articulada con una negociación bilateral argentino-británica adaptada a los resultados del empleo restrictivo del Instrumento Militar.

Nota: Las negociaciones bilaterales que eventualmente resulten, no deben afectar a las de carácter multilateral, en atención a la naturaleza opuesta de ambos estilos de negociación (bilateral y multilateral).

4. Fases

La alternativa se desarrollará en tres fases:

Fase 1:

- Sustitución progresiva en todo el país, de los intereses económicos británicos y estadounidenses por sus equivalentes del BRIC, como mínimo hasta completar la Fase 2.
- Desarrollo del poder militar hasta alcanzar un nivel que le permita ser una herramienta útil de estrategias diplomáticas competitivas.

Fase 2:

- Obtener la libre navegación en zonas marítimas abarcadas por el área en litigio y la explotación compartida de recursos, con apoyo argentino desde el continente.

Fase 3:

- A partir de haber completado las fases anteriores, dosificar el uso del poder de combate dentro de una actitud preponderantemente competitiva, encaminado a la obtención del EFD (de “máxima” o “mínima”) que a esa altura resulte más razonable aspirar a conseguir.

En cualquier momento de decisión lo mejor es hacer lo correcto, luego lo incorrecto, y lo peor es no hacer nada.

Theodore Roosevelt (1858-1919)
Político estadounidense.

5. Concepto de empleo de las FF. AA.

Las FF. AA. argentinas (prioritariamente ARA y complementariamente FAA) se emplearán como instrumento para mantener presencia y ejercer presión sobre las fuerzas británicas y las actividades comerciales que se desarrollan en el área. Para poder materializar esto, es necesario desarrollar las siguientes capacidades militares:

- Capacidad submarina (ARA).
- Capacidad anfibia (ARA).
- Aviación de ataque con reabastecimiento en vuelo (FAA).
- Misiles tácticos sobre plataformas móviles con alcance de 600 km (E.A.).

Notas:

- a)** La consolidación de las capacidades mencionadas (en el orden que el Gobierno determine), tendrán el valor adicional de un "mensaje" que transmita la firmeza de la estrategia (maniobra) a la que contribuyen.
- b)** Los misiles sobre plataformas móviles permiten su emplazamiento fuera de la zona de conflicto para favorecer el control de la escalada; por otra parte, el alcance indicado es un mensaje en sí mismo, dado que supera levemente la distancia a las Malvinas desde la costa patagónica.
- c)** Las fuentes de obtención de las capacidades mencionadas, y de acuerdo a la complejidad de los medios involucrados pueden ser:
- Industria nacional.
 - Desarrollos bilaterales con Brasil.
 - Adquisición en el BRIC.
 - Combinación de los anteriores.

6. Implicancias/Riesgos

- Intereses particulares (especialmente político-económicos) de los miembros de la UNASUR y/o de sus sub-bloques componentes (Ej.: MERCOSUR) pueden afectar la unidad de esfuerzo del bloque para adoptar y mantener el necesario grado de presión sobre Gran Bretaña en la zona.
- Efectividad de las represalias político-económicas de Gran Bretaña y EE.UU. (y sus aliados) sobre la Argentina y eventualmente sobre sus aliados regionales.
- La presión militar puede generar resquemor en el ámbito regional ante la posibilidad de un conflicto bélico.
- En caso de una situación nacional socio-económica desfavorable, el pueblo argentino puede sospechar que se intenta enmascarar esa situación detrás de un posible conflicto (asociación con el conflicto de 1982).

ALTERNATIVA N° 3: BALANCEADA

1. Estado final deseado

EFD "de máxima":

Ídem Alternativa N° 1 (soberanía compartida) pero con carácter definitivo, es decir, sin considerar a futuro la transferencia de soberanía de las Islas Malvinas a la Argentina y de las Islas Georgias y Sandwich a Gran Bretaña.

EFD "de mínima":

Ídem Alternativa N° 2 (soberanía dividida).

2. Supuestos

EE.UU. alentará la negociación bilateral argentino-británica para arribar al EFD (preferentemente el de "mínima"), a fin de no perder demasiada influencia en el ámbito latinoamericano en general y sudamericano en particular.

Resto de supuestos: Ídem Alternativa N° 2.

3. Concepto general

Se adoptará y mantendrá una actitud estratégica competitiva general (1) con Gran Bretaña y una actitud estratégica competitiva restrictiva (2) con EE.UU.

El esfuerzo principal empleará la negociación multilateral con las mismas consideraciones que para la Alternativa N° 1, y con las eventuales restricciones que puedan derivarse de la “competencia restrictiva” con EE.UU. (2).

Notas:

(1): En el espectro político, económico y militar.

(2): Sólo en lo relacionado con el apoyo de EE.UU. a Gran Bretaña en el tema Malvinas, y adicionalmente en las políticas competitivas del UNASUR con EE.UU. Respetando estas restricciones, se mantendrán/incorporarán apoyos significativos a la política exterior norteamericana (tema nuclear, Irán, etcétera), evitando la “pirotecnia verbal” antinorteamericana en el marco interno.

Para el esfuerzo secundario valen las mismas consideraciones de la Alternativa N° 2 (presión militar controlada).

4. Fases

La alternativa se desarrollará en tres fases:

Fase 1:

Sustitución progresiva* de los intereses económicos británicos por sus equivalentes del BRIC.

Nota:

(*): La sustitución progresiva será “de menor a mayor”, y se detendrá/limitará en la medida que Gran Bretaña responda con acciones concretas que la Argentina considere un progreso razonable en dirección a su EFD.

Fase 2: Ídem Alternativa N° 2.

Fase 3:

A partir de haber completado las fases anteriores, dosificar el uso del poder de combate dentro de una gama de cooperación-competencia, de acuerdo a los avances concretos hacia el Estado Final Deseado.

5. Concepto de empleo de las FF. AA.

Ídem Alternativa N° 2 (presencia y presión) hasta que un eventual cambio de situación indique la conveniencia de una “pausa operacional” o su empleo bajo una actitud cooperativa.

6. Implicancias/Riesgos

Ídem Alternativa N° 2.

ACCIONES NO MILITARES CONTRIBUYENTES

Las acciones 1 y 2 abajo mencionadas se adaptan a las tres alternativas planteadas, y pueden iniciarse antes de que la alternativa elegida se ponga en ejecución. Estas acciones permitirán un real ejercicio de nuestra soberanía, con el valor adicional de enviar un mensaje claro sobre la firmeza de nuestros propósitos,

1. Desarrollar **plataformas petroleras** marítimas con tecnología BRIC (especialmente rusa y/o brasileña) en el Mar Argentino próximo a la zona de exclusión para **cooperar y/o competir** con la explotación petrolera británica (según la alternativa seleccionada), y salvar parte de los recursos petroleros de la zona marítima en conflicto.
La debilidad militar inicial propia constituye paradójicamente una fortaleza, dado que una nación militarmente poderosa no tendría margen político para agredir una plataforma petrolera en Mar Argentino perteneciente a un país “indefenso” .
2. Desarrollar de una **flota pesquera austral** y su infraestructura costera de apoyo con el mismo concepto arriba indicado (cooperación y/o competencia con Gran Bretaña y apoyo del BRIC).
3. Utilizar el argumento de la necesidad de protección de los desarrollos mencionados para el reequipamiento militar propio, en función del “concepto de empleo de las FF.AA.” correspondiente a la alternativa elegida.

La habilidad y la constancia son las armas de la debilidad.

Nicolás Maquiavelo (1469-1527)

Historiador, político y teórico italiano.

BIBLIOGRAFÍA

- Ruiz Moreno, Isidoro. Campañas Militares Argentinas. Tomos 2,3 y 4.
- Lynch, John. Juan Manuel de Rosas.
- Shumway, Nicolás. La Invención de la Argentina.
- Luna, Félix. Los Conflictos Armados.
- Potash, Robert. El Ejército y la Política Argentina (Tomos I y II).
- Rouquié, Alain. Poder militar y sociedad política en la Argentina (Tomos I y II).
- Rein, Raanan. Juan Atilio Bramuglia.
- Rizza, Miguel Ángel (Magíster en RR.II. y Lic. en Ciencia Política. La cuestión Malvinas en la política exterior.
- Crisorio, Carolina. “Malvinas en la política exterior argentina” (Revista del Dpto. de Historia, arte y Geografía. N° 15/2007).
- Gil, Sebastián, Lic. “Las Islas Malvinas y la política exterior argentina de los 90”.
- “La Agresión de la Lexington”. Wikipedia.
- “La Agresión de la Clío”. Wikipedia.
- “Los Kirchner y las Malvinas”. Wikipedia.
- Manual de Estrategia para la Acción Militar Conjunta. Nivel Operacional. La Campaña (MC-20-01).
- Decreto MINIDEF 727/2006.
- Decreto MINIDEF 1691/2006.

TABLAS RESUMEN DE PERÍODOS DE GOBIERNO

Tabla I (1862- 1930) - 68 años

Presidente	CATEGORÍA	Conflicto/Observaciones
Mitre (1862/68) Concluye	Militar electo	-Campaña contra Chacho Peñaloza (1863).
		-Revolución de los Colorados - Felipe Varela (1866). (a)
		-Guerra del Paraguay (1865/70). (b)
Sarmiento (1868/74) Concluye	Civil electo	-Guerra del Paraguay (1865/70). (b)
		-Rebelión de López Jordán (1870/76).
Avellaneda (1874/80) Concluye	Civil electo	-Campaña contra los indios (1878/85).
Roca (1880/86) Concluye	Militar electo	-Campaña contra los indios (1878/85). -Tratado de 1881 (Límite argentino-chileno).
Juárez Celman (1886/90)	Civil electo	-Renuncia.
Pellegrini (1890/92)	Civil electo	-Concluye.
Sáenz Peña (1892/95)	Civil electo	-Protocolo de 1893 (Límite argentino-chileno). -Renuncia.
Uriburu, J. E. (1895/98)	Civil electo	-Concluye.
Roca (1898/1904) Concluye	Militar electo	-Fallo arbitral de 1902 (Límite argentino-chileno).
Quintana (1904/06)	Civil electo	-Fallece.
Figueroa Alcorta (1906/10)	Civil electo	-Concluye.
Sáenz Peña (1910/14)	Civil electo	-Fallece.
De la Plaza (1914/16)	Civil electo	-Concluye.
Yrigoyen, H. (1916/22) Concluye	Civil electo	-Liga Patriótica (paramilitares ultraconservadores). - "Semana trágica" - "Patagonia Rebelde" (Severa represión militar).
Alvear (1922/28)	Civil electo	-Concluye.
Yrigoyen H. (1928/30)	Civil electo	-Depuesto por el Gral. Félix Uriburu.

(a): Último pronunciamiento de los caudillos del interior contra la hegemonía política conquistada por la provincia de Buenos Aires.

(b): Conflicto apreciado prematuramente por Mitre como breve, fue sostenido casi exclusivamente por la provincia de Buenos Aires.

Tabla II (1930- 1983) - 53 años

Presidente	CATEGORÍA	Conflicto/Observaciones
Uriburu, F. (1930/32) Normalizador	Militar de facto	-Gobierno "provisional" reconocido por EE.UU. y Gran Bretaña. -"Legión Cívica". Organización paramilitar de inspiración fascista.
Justo (1932/38) Concluye	Militar electo	-"La Década Infame" (fraude electoral). -Conspiración militar-radical (1932). -Tratado "Roca-Runciman" Argentina-Gran Bretaña (1933). -Oposición a la "Doctrina Monroe" (EE.UU.). -Germanofilia militar y anglofilia económica.
Ortiz (1938/42) Renuncia	Civil electo	-Presiones militares desde sectores liberales (Justistas) y nacionalistas (germanófilos); estos buscan eliminar la influencia económica y política de Gran Bretaña. -Pearl Harbour (dic. 1941): EE.UU. entra en la Segunda Guerra Mundial y comienza a presionar contra la neutralidad argentina.
Castillo (1942/43) Depuesto	Civil electo (Vice)	-Resistencia a caer en la órbita norteamericana. -Presiones militares desde distintas facciones. -Planteo de militares nacionalistas. -Bloqueo de EE.UU. a venta de armas. -GOU (fundado el 10/03/43). Se opone a la presión de los EE.UU. sobre la neutralidad argentina.

Rawson (1943)	Militar de facto	-Renuncia. -El GOU se opone a Rawson.
Ramírez (1943/44) Depuesto (Vice: Farrel)	Militar de facto	-Indeciso sobre romper con el Eje. -Gabinete dividido entre neutralistas y aliadófilos. - EE.UU. se niega a vender armas. -Gran Bretaña no condena por su neutralidad a la Argentina, que lo sigue abasteciendo. -Despliegue naval estadounidense en Montevideo "mirando" a Buenos Aires. -Amenaza estadounidense de publicar pruebas de complicidad argentina en golpe militar en Bolivia. -Dura respuesta de la cancillería norteamericana a la Argentina (Cordell Hull-Alte. Storni). -Mantenimiento de la neutralidad a muy alto costo. -Argentina declara la guerra al Eje (ene. 1944) presionada por los EE.UU. -Braden logró la cancelación de un embarque de armas estadounidense.
Farrell (1944/46) Normalizador (Vice: Perón)	Militar de facto	-Libro Azul (feb. 1946): EE.UU. presiona difundiendo apoyo de la Argentina al régimen nazi. -Libro Azul y Blanco (feb. 1946): Hábil contraataque de la Argentina (Perón autor intelectual). -"Braden o Perón" (consigna de campaña de Perón candidato).
Perón (1946/51) Concluye	Militar electo	-EE.UU.: opción desagradable pero única para obtener armamento. -Braden bloquea envío de armas. -Protocolo Perón-Franco (1946). -Acuerdo Miranda-Eady (set. 1946) entre la Argentina y Gran Bretaña (incluye compra de ferrocarriles). -Gran Bretaña no desbloquea las libras que nos debe y nos paga "en especies" a su conveniencia (1947). -EE.UU.: nos excluye del Plan Marshall (1947). -Perón promulga la "Tercera Posición" (1947). -EE.UU. levanta embargo de armas (3/junio/1947). -Argentina no se opone al TIAR, de interés para EE.UU. (1947). -Argentina compra armamento a Gran Bretaña. -Canciller Bramuglia condena la situación colonial de Malvinas (Bogotá, 1948). -Insurrección de Benjamín Menéndez (Set. 1951).
Perón (1951/55) Depuesto	Militar electo	-Perón sanciona a agencias de noticias estadounidenses (1953). -Perón propone comprar las Islas Malvinas a Gran Bretaña en 1953 (oferta rechazada). -16/junio/55: Bombardeo de Plaza de Mayo (magnicidio fallido). -Suicidio del Alte. Gargiulo y prisión del Clte. IM Toranzo Calderón. Consecuencias para Punta Indio e I.M. -16/setiembre/55: Lonardi lanza la "Revolución Libertadora" (ARA unida y E.A dividido)
Lonardi (1955)	Militar de facto	-Depuesto. Vice: Alte. Rojas
Aramburu (1955/58) Normalizador (Vice: Rojas)	Militar de facto	-Jun. 56: Fallida contrarrevolución peronista. Fusilamiento del Gral. Valle y seguidores (civiles y militares).
Fronzizi (1958/62) Depuesto	Civil electo	-Reacciones contra ajustes impopulares. Necesidad de "militarizar" el transporte. -Intención de intensificar relaciones comerciales con Gran Bretaña. -Primer presidente argentino que visita EE.UU. -Política petrolera favorable a inversiones estadounidenses (rechazo nacionalista). -Desarrollismo encuadrado en el esquema norteamericano. -Acercamiento a Kennedy pero manteniendo independencia (reunión con Che Guevara). -FF. AA. presionan para romper relaciones con Cuba e imponen ministros de economía. -26 asonadas militares y 6 intentos de golpes de estado. -Peronismo/anti-peronismo (civil y militar): obstáculo insalvable para Frondizi. -El Comité de Descolonización (1961) incluye a las Malvinas entre los territorios no autónomos a ser descolonizados.
Guido (1962/63) Normalizador	Civil electo	-Títere militar. -Clausuró el Congreso e intervino las provincias. -Azules y Colorados (2/abril/63): "antiperonistas de distinta forma" - Alain Rouquié
Illia Arturo (1963/66) Depuesto	Civil electo	-Resol. ONU 2065 (1965): Malvinas problema colonial. -Malvinas: Ofensiva diplomática ante la ONU (1964). -Anulación de los contratos petroleros estadounidenses. -Convenio de cooperación militar con los EE.UU.: combatir la subversión y el comunismo (1964). -Se justifica la intervención de los EE.UU. en la República Dominicana.
Onganía (1966/70)	Militar de facto	-"Normalizador". -Plan Europa: Armarse prescindiendo de los EE.UU.
Levingston (1970/71)	Militar de facto	-Depuesto.

Lanusse (1971/ 73)	Militar de facto	-Depuesto.
Cámpora (1973)	Civil electo	-Renuncia.
Lastiri (1973)	Civil electo	-“Normalizador”.
Perón (1973/74) Fallece	Civil electo	-Contacto Hutton-Vignes: Condominio de 25 años seguido de cesión de soberanía. -Rivalidad violenta entre el peronismo tradicional y el revolucionario.
Martínez, Estela (1974/76) Depuesta	Civil electa (Vice)	-Incremento de la actividad guerrillera y de la represión (legal e ilegal) preparan el terreno para el próximo golpe de estado.
Videla (1976/81) Concluye	Militar de facto	-Laudo británico desfavorable sobre el Canal de Beagle (1977). -Conflicto del Beagle (1978).
Viola (1981)	Militar de facto	-Depuesto.
Galtieri (1981/82)	Militar de facto	-Renuncia.
Bignone (1982/83)	Militar de facto	-Normalizador.

“Normalizador”: Gobierno de transición.

Adaptación a la Doctrina de Seguridad Nacional entre 1958 y 1983

LADE vuela a Malvinas entre 1971 y 1982

Tabla III (1983-2011) - 28 años

Presidente	CATEGORÍA	Conflicto/Observaciones- Alzamiento de “carapintadas”.
Alfonsín (1983/89) Renuncia	Civil electo	- Tratado de Paz y Amistad con Chile. - Interviene en la formación del Mercosur.
Menem (1989/95) y Menem (1995/99) Concluye ambos mandatos	Civil electo (ambas veces)	-Eliminación del Servicio Militar Obligatorio. -Promueve el MERCOSUR. -Restablecimiento de las relaciones diplomáticas con Gran Bretaña (Malvinas: “paraguas” de soberanía). -Relaciones “carnales” con EE.UU. (buques argentinos al Golfo/aliados “extra-NATO”). -Desmantelamiento del “Cóndor II” (1993).
De la Rúa (1999/2001) Renuncia	Civil electo	-Intervención de la provincia de Corrientes. -Renuncia del Vicepresidente (2000). -Estallido social (saqueos) y “cacerolazo” (fin 2001).
Puerta (2001)	Civil electo	-Concluye transición.
Rodríguez Saa (2001)	Civil electo	-Renuncia.
Caamaño (2001)	Civil electo	-Concluye transición.
Duhalde (2002/03) Concluye	Civil electo	-Transición. Salida de la “crisis del 2001”.
Kirchner (2003/07) Concluye	Civil electo	-Cumbre y “Contracumbre” de Mar del Plata anti ALCA (2005). -Conflicto por las pasteras con Uruguay (2006). -Pedido de extradición de autoridades iraníes por tema AMIA (2006) - Aprobación de EE.UU. -Argentina principal socio regional de EE.UU. en temas de no proliferación nuclear. -Suspensión de vuelos <i>charter</i> a Malvinas. -Ampliación de las licencias pesqueras por Gran Bretaña. -Plan británico para extender la ZEE de 250 a 300 millas náuticas.
Fernández (2007/11) Concluye	Civil electa	-“Valijagate” (2007). -Encuadramiento de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur como “Territorios Británicos de Ultramar” (Tratado de Lisboa. Dic. 2007). -Argentina comparte la postura regional ante crisis de Honduras (2009). -Hillary Clinton sugirió gestiones de EE.UU. en el conflicto Malvinas. -Acuerdos de cooperación con EE.UU. (por terrorismo, narcotráfico y no proliferación nuclear). -Protesta de la Argentina por inclusión de las Malvinas como Territorio Británico en la Constitución Europea. -Detención del avión de la USAF (2011). -Gran Bretaña anuncia “santuario ecológico marino” en Islas Georgias y Sandwich (8/ diciembre/2011)

El nuevo mandato de Cristina Fernández (2011-2015) actualmente en desarrollo, no está incluido en el presente trabajo.



Corbeta ARA
Drummond.
(MERCEDES CAMPOS,
ACUARELA SOBRE PAPEL, 2010)

Corbeta "Drummond"

PERO... SI ESTÁBAMOS TAN CERCA

Alberto H. Messidoro

*Para vencer un peligro,
salvar de cualquier abismo,
por experiencia (*) lo afirmo:
más que el sable y que la lanza
suele servir la confianza
que el hombre tiene en sí mismo.*

José Hernández

(*) Reproducción fiel del Martín Fierro.

El autor se graduó en 1979 como Guardiamarina en la Escuela Naval Militar, especializándose luego en Artillería, orientación Superficie. Se retiró con el grado de Teniente de Navío en 1991, y desde entonces ejerce responsabilidades ejecutivas en firmas privadas bursátiles, industriales y mineras. Es licenciado en Administración (UNQ), cursó una maestría en Administración de Empresas (IDEA) y un posgrado en Negociación (UCA). Es miembro del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales y del Consejo Profesional de Ciencias Económicas (Ciudad de Buenos Aires).

Estimado lector, este artículo es puramente teórico, no tiene un objeto práctico; créame, su vida no cambiará si no lo lee. Pero si decide arriesgarse a invertir valiosos minutos de su escaso tiempo, le pido por favor que luego consulte los libros disponibles sobre el tema que, quizás, no haya podido hojear hasta ahora.

Contexto

A fines de abril de 1982 la confrontación con el Reino Unido era inminente. La Armada Argentina dispuso sus buques de superficie en dos grupos, situando uno al noroeste de las Islas Malvinas y otro al sudoeste de ellas. El primero lo encabezaba el portaaviones *25 de Mayo* y el segundo el crucero *General Belgrano*. La corbeta *Drummond*, cuyo comandante era el Capitán de Fragata Raúl Cao, formaba parte de la escolta del primero



junto con otras dos de la misma clase (nuestras gemelas *Guerrico* y *Granville*, al comando de los Capitanes de Fragata Carlos Alfonso y Eduardo Pelayo, respectivamente) y varios destructores.

La *Drummond* había sido el primer buque argentino en adentrarse en el antepuerto de la capital isleña en las primeras horas del viernes 2, precediendo y escoltando al buque de desembarco *Cabo San Antonio*, que transportaba a nuestra Infantería de Marina. La *Guerrico* tendría su bautismo de fuego al día siguiente, pero en las Islas Georgias del Sur, cuando contribuyó a desalojar a la dotación británica que ocupaba Grytviken.

Los submarinos de propulsión nuclear ya estaban en el área. El jueves 29, el *Splendid*, al que se le ordenó buscar al *25 de Mayo*, avistó varias veces a las tres corbetas y a los dos destructores argentinos tipo 42 *Hércules* y *Santísima Trinidad*, pero no detectó rastros del portaaviones. Decidió seguir a las primeras, con la esperanza de encontrar a éste; cuando fue a profundidad de periscopio para enviar un reporte de situación, las corbetas aceleraron y perdió el contacto. ⁽¹⁾

(1)

Freedman, Lawrence. The Official History of the Falkands Campaign, Volume II. Pág. 274.

El sábado 1.º de mayo a las 15:30, un avión antisubmarino Tracker, lanzado desde el *25 de Mayo* para explorar la presencia naval británica, detectó en su pantalla radar un eco grande y seis medianos a unas 120 millas al noreste de Puerto Argentino. A las 20:00 le tomé la guardia en el puente al Teniente de Fragata Jorge Tormey, el Jefe de Propulsión. La noche era espléndida, estrellada, casi no soplabla viento, el oleaje nos mecía suavemente. Aproximadamente a las 22:00 nos ordenaron a las corbetas dejar la cortina de protección del portaaviones para integrar un grupo de acción de superficie. Viramos al rumbo 130° y aceleramos hacia el sudeste a nuestra máxima velocidad, poco más de veinte nudos. Las tres unidades navegábamos en columna, la *Drummond* a proa, como buque guía; la *Guerrico* al medio; y la *Granville* cerrando la formación. Unas 2.000 yardas separaban entre sí a cada corbeta. Radares sin emitir, sonares en escucha pasiva, luces apagadas, y todas las comunicaciones interrumpidas, a excepción de la ligazón entre los cuartos de operaciones por radio de muy corto alcance (UHF).

El plan era llegar al amanecer del domingo 2 de mayo a distancia de lanzamiento de nuestros misiles Exocet MM38 sobre la fuerza de tareas británica.

El plan era llegar al amanecer del domingo 2 de mayo a distancia de lanzamiento de nuestros misiles Exocet MM38 sobre la fuerza de tareas británica. Cada corbeta portaba cuatro de ellos, un par orientado a cada banda, abiertos 30° de la proa, los que podían lanzarse desde veinte millas basándose en distintas calidades de información. Pensábamos sorprenderlos después del ataque de seis cazabombarderos A4Q lanzados desde el *25 de Mayo*, y actuar sobre las unidades enemigas desgastadas.

La armada del Reino Unido había formado las unidades de su grupo de batalla esperando una embestida aérea argentina con una decena de aparatos. Para contrarrestarla, su comandante, el Contraalmirante John Woodward, estacionó 30 millas adelantados en dirección probable a la amenaza a tres destructores tipo 42, el *Sheffield*, el *Coventry* y el *Glasgow*, similares a nuestros *Hércules* y *Santísima Trinidad* que escoltaban al *25 de Mayo*. Sus radares de búsqueda aire 965 les brindaban una amplia cobertura; confiaban en el accionar combinado de éstos con los sistemas de armas integrados por radares de control tiro 909 y misiles antiaéreos Sea Dart. Es importante notar que ninguno de los tres navíos contaba con misiles superficie-superficie para repeler un eventual ataque de buques argentinos. La prioridad era prevenir una arremetida por aire.

Más cerca del núcleo británico se situó el anillo interior de defensa antiaérea y antisubmarina, compuesto por el destructor *Glamorgan* y las fragatas *Yarmouth*, *Alacrity* y *Arrow*. En el centro de la formación se hallaban los buques logísticos *Olmeda* y *Resource*, y los portaaviones *Invincible* y *Hermes*, cada uno de los cuales tenía su propia escolta, las fragatas tipo 22 *Brilliant* y *Broadsword*, respectivamente. Trece buques en total, en la noche del 1.º de mayo, componían la fuerza de tareas británica estacionada a ochenta millas al este de Puerto Argentino. ⁽²⁾

(2)

Woodward, John. One hundred days. Págs. 156 y 157.

A las 24:00 le entregué la guardia en el puente al Teniente de Fragata Pablo Marín, el Jefe de Armas Submarinas, y a su ayudante, el Guardiamarina Xavier Oyarzábal. Después de anotar rápidamente algunos datos en el diario de navegación fui al camarote. Me acosté suponiendo que me despertaría el llamado a cubrir puestos de combate.

Alrededor de la 1:00 del 2 de mayo, los radares del *Hércules* y del *Santísima Trinidad* detectaron un avión Sea Harrier británico. Uno de ellos lo iluminó con su radar de control tiro 909 poco antes de que entrara dentro del radio de lanzamiento de sus misiles Sea Dart. A su vez, el piloto vio en su pantalla radar un grupo de buques argentinos y alertó sobre su posición, doscientas millas al noroeste del grupo de batalla; además, informó que había sido iluminado por un radar de control tiro, sin duda el de uno de los destructores antes nombrados.

Qué pudo haber ocurrido

A la 1:30 el comandante de la flota, embarcado en el *25 de Mayo*, el Contraalmirante Gualter Allara, tuvo un intercambio de mensajes con el Vicealmirante Juan José Lombardo, comandante de operaciones navales. La baja intensidad del viento no permitía lanzar los seis cazabombarderos A4Q desde el portaaviones con una carga de armas tal que asegurara una razonable probabilidad de éxito. Ambos se inclinaban por seguir adelante con las corbetas solamente, que ya estábamos a entre 100 y 60 millas de la posición estimada de los blancos, o sea, de cinco a tres horas navegando a veinte nudos. El núcleo argentino había sido detectado, pero las corbetas, que ya nos habíamos alejado de aquel más de tres horas antes, no.

Decidieron consultar con el Capitán de Navío Gustavo Grunschlager, el comandante del grupo de acción de superficie que integraban las tres corbetas, embarcado en la *Drummond*. El Capitán Grunschlager a su vez habló con sus tres subordinados directos. Pocos minutos después llegó la respuesta. Todos coinciden, sigamos. Satisfecho, el Contraalmirante Allara informó al Vicealmirante Lombardo e insistió en avanzar, luego de proponerle una nueva misión con un brevísimo plan alternativo. El segundo aprobó la iniciativa, pero luego de lanzar los tres buques debían dirigirse a Malvinas y permanecer en sus aguas interiores, aunque no logran hallar a los buques ingleses. El portaaviones de inmediato inició un rápido alejamiento hacia el oeste con sus escoltas restantes, pues el episodio del Sea Harrier indicaba que los ingleses ahora conocían su posición.

El crucero *Belgrano* y los dos destructores escolta recibieron un mensaje flash ordenándoles dirigirse a máxima velocidad a la Isla de los Estados. Limitados por sus viejas plantas propulsoras con turbinas a vapor, los tres buques apenas superaban los 25 nudos, pero todos zigzagueaban constantemente, y los escoltas ubicados en las amuras del *Belgrano* disminuían la velocidad aleatoriamente hasta casi quedar parados para escuchar con sus degradados sonares. El pequeño helicóptero Allouette del crucero, a partir de las primeras luces, comenzó a hacer vuelos cortos a proa de la formación intentando divisar la estela de los apéndices –*snorkel*, antenas o periscopio– de algún submarino.

El comandante del submarino *Conqueror*, que los estaba siguiendo, sólo recibía órdenes cada cuatro o seis horas por satélite directamente desde la central de operaciones en Northwood, en los suburbios de Londres. Desconocía la razón del repentino cambio de rumbo y velocidad de los argentinos, pero como se mantenían por fuera de la zona de exclusión, las reglas de empeñamiento le impedían disparar sus torpedos. Además, venía teniendo problemas de recepción en su antena de comunicaciones satelital, lo que ocasionó que en dos oportunidades en las últimas 24 horas, al asomarla a superficie, no pudiera recibir mensaje alguno que le actualizara la situación del teatro de operaciones.

A las 5:30 sonó la alarma para cubrir puestos de combate, salté de la cucheta esquivando a

... luego de lanzar los tres buques debían dirigirse a Malvinas y permanecer en sus aguas interiores, aunque no logran hallar a los buques ingleses. El portaaviones de inmediato inició un rápido alejamiento hacia el oeste con sus escoltas restantes [...] El crucero *Belgrano* y los dos destructores escolta recibieron un mensaje flash ordenándoles dirigirse a máxima velocidad a la Isla de los Estados.

Oyarzábal, que se tiró de la de arriba, calcé mis botas, tomé la campera y corrí al puente. Le tomé la guardia al Teniente Tormey, me puse el casco y esperé, notando que el cielo ahora estaba cubierto de nubes. La formación no había variado, las tres corbetas navegábamos encolumnadas a máxima velocidad, el mar en calma. Pero la tensión sí había aumentado. Desde el puente se podían escuchar los mensajes breves que intercambiaba nuestro cuarto de operaciones con sus pares sobre la posición de los blancos. Eran tres, seguramente destructores tipo 42; nuestro equipo de medidas de apoyo electrónico distinguía claramente los parámetros de sus radares de búsqueda aire 965. Dos estaban próximos, en ambas amuras de las corbetas, y un tercero bastante más alejado, a juzgar por la marcación y la intensidad de la señal.

Pasaron los minutos, quizás una media hora, hasta que por intercomunicador llegó el aviso. Vamos a lanzar, despejar los alerones. Segundos después un estruendo en el centro del buque nos estremeció, un fogonazo iluminó la banda de babor y el puente, y una nube de humo cubrió todo. Diez segundos más tarde se repitió todo en la misma secuencia, con el impulsor del segundo misil. Nuestro comandante, el capitán Cao, subió al puente y ordenó caer a estribor a 250°, directo rumbo a la capital de las islas, ubicada al oeste sudoeste de donde ahora nos encontrábamos.

Muy poco después la *Guerrico*, nuestro matalote de popa, lanzó también dos misiles Exocet, cayó a estribor envuelta en humo blanco y se unió a nosotros en rumbo a Malvinas. Con la incipiente claridad del crepúsculo matutino podíamos apenas divisar a la *Granville* avanzando para lanzar. Los vigías informaron con voz teñida por la emoción haber visto dos resplandores primero, otros dos un poco después, los cuatro en dirección hacia donde habíamos lanzado, aunque separados unos 50° entre sí. Se escuchó la orden a la *Granville* indicándole virar a estribor sin disparar y unirse a nuestra formación. Ahora navegábamos formando un triángulo equilátero, para apoyarnos mutuamente en caso de un ataque de aviones Sea Harrier o de helicópteros Sea Lynx.

... hasta que por intercomunicador llegó el aviso. Vamos a lanzar, despejar los alerones. Segundos después un estruendo en el centro del buque nos estremeció, un fogonazo iluminó la banda de babor y el puente, y una nube de humo cubrió todo. Diez segundos más tarde se repitió todo en la misma secuencia, con el impulsor del segundo misil.

Volvamos a las 6:00 de ese 2 de mayo, pero ahora del lado anglosajón de la historia. Ninguno de los tres submarinos de propulsión nuclear que operaban en la zona estaba bajo el comando del Contraalmirante Woodward, de lo que había estado quejándose con tanta frecuencia como podía. El área alrededor de Malvinas había sido dividida en cuatro cuadrantes, asignándole al *Spartan* el sector NW, al *Splendid* el sector NE y al *Conqueror* los dos restantes, SW y SE. Esos submarinos eran una de sus pocas fuentes de información sobre las unidades de superficie argentinas. Si bien el *Conqueror* estaba siguiendo al *General Belgrano* y sus escoltas en el sur, al comandante del grupo de batalla británico lo inquietaba que ninguno de los dos submarinos del cuadrante norte hubiera podido brindarle información precisa sobre el *25 de Mayo*. El Sea Harrier que actuaba improvisadamente como explorador hacía horas que había perdido contacto radar con nuestro portaaviones, y no lograba retomarlos.

Los operadores radar de los tres destructores estacionados en la cortina exterior como piquetes antiaéreos estaban con sus ojos clavados en las pantallas, los cuartos de operaciones y puentes de todos sus buques, repletos de gente. Una exclamación del oficial operador del equipo de medidas de apoyo electrónico del *Coventry* conmovió a todos, "...emisión, misil, marcación 290°, otra emisión, misma marcación..." casi gritó poco después. La agitación frenética que siguió en todo el buque se vio aumentada por la voz de la central de operaciones del *Glasgow* informando también haber detectado emisiones de misiles en acercamiento. Pero la marcación 300° no coincidía con la del *Coventry*. Ambos buques lanzaron *chaff* y empezaron a virar para presentar la proa a la amenaza. En las pantallas de los radares de superficie apenas se distinguían dos manchitas acercándose con rapidez a cada buque. Los operadores de los radares de control tiro 909 no podían tomar blancos tan pequeños para lanzar misiles Sea Dart o disparar con el cañón de 114 mm. Aparecían y desaparecían a diez millas, siete, cuatro... Dos impactos sacudieron al *Coventry*. Otros dos al *Glasgow*, a los pocos segundos. Mucho humo

y llamas, la energía se interrumpió de inmediato.

Woodward corrió a su central de operaciones en el portaaviones *Hermes*, a pocos pasos del camarote, pero ya uno de los dos capitanes de navío que él había designado para tomar decisiones en su ausencia, y que se turnaban 6x6, había impartido órdenes mientras lo despertaba por intercomunicador. El núcleo y



La corbeta *Drummond*.

todos sus escoltas viraron hacia el este y aumentaron la velocidad a 20 nudos, la máxima que podían sostener los dos buques tanque. En la confusión que siguió el almirante supuso que los misiles podían provenir de aviones navales Super Etendard basados en el continente, aunque le llamó la atención que ninguno de los tres destructores hubiera informado otra emisión que la típica de los MM38 en su fase final de autoguiado. Los pilotos de los cuatro Sea Harriers que componían las dos patrullas aéreas de combate (PAC) estacionadas sobre la fuerza y todos los que estaban en las cubiertas del *Invincible* y del *Hermes* recibieron órdenes de alistarse para repeler el ataque aéreo argentino que era considerado inminente. Los helicópteros disponibles de ambos portaaviones fueron enviados hacia los buques impactados para cooperar en el rescate de las tripulaciones, que estaban abandonándolos.

El *Sheffield* también puso rumbo hacia sus desafortunados gemelos, y su helicóptero Sea Lynx, que volaba veinte millas adelante, viró hacia ellos. El helicóptero del *Glasgow* pedía usar esa cubierta urgente, pues cuando se produjeron los impactos regresaba a su buque madre casi sin combustible. La aeronave del *Coventry* estaba posada en cubierta al impactar ambos misiles, y estalló. El Contraalmirante Woodward solicitó de inmediato a Northwood que el *Conqueror* hundiese al *General Belgrano*, que supuso seguía aproximándose desde el sur con sus dos escoltas armados también con cuatro Exocet cada uno.

Empezaba a amanecer y las tres corbetas seguíamos navegando sin emitir. Nuestra capacidad de defensa antiaérea era reducida; una vez detectados, los medios para repeler un ataque eran limitados. Cada buque contaba con un cañón de 100 mm en proa, un montaje doble de 40 mm en popa (automático el de la *Granville*, manual los de la *Guerrico* y *Drummond*), y dos cañones de 20 mm cerca del puente. Los apuntadores eran virtuales estatuas con ojos clavados en el horizonte y buena parte de la tripulación estaba distribuida en cubierta con armas automáticas. Las emisiones radar provenientes del este-noreste habían aumentado en cantidad, pero la intensidad de las señales disminuía. Confiábamos en que nuestras bajas siluetas que dificultaban la detección por otras unidades de superficie, combinadas con un bajo nivel de ruido debido a los montajes antivibratorios de los motores y las hélices de paso variable, contribuirían a dificultar la detección.

Poco antes de las 8:00 desde el puente de la *Drummond* avistamos los cerros que rodean la capital malvinense. Las tres corbetas permanecimos operando en la zona buena parte del mes de mayo, el tiempo máximo que nos permitió el nivel de combustible; la dificultad para reabastecernos y el continuo hostigamiento diurno de la aviación británica nos obligaron a replegarnos a la costa del continente. No obstante, durante ese período los buques ingleses se vieron impedidos de acercarse a las islas.

Las tres corbetas permanecimos operando en la zona buena parte del mes de mayo, el tiempo máximo que nos permitió el nivel de combustible; la dificultad para reabastecernos y el continuo hostigamiento diurno de la aviación británica nos obligaron a replegarnos a la costa del continente. No obstante, durante ese período los buques ingleses se vieron impedidos de acercarse a las islas.



Una pausa para la distensión en la cámara de oficiales de la corbeta ARA *Drummond* (en navegación, mayo de 1982). De izq. a der.: Teniente de Fragata Pablo Marín, Jefe de Armas Submarinas; Teniente de Navío Manuel Robledo, Jefe de Armamento; Teniente de Corbeta César Acosta, Jefe de Abastecimientos; Oficial médico del Hospital Naval Puerto Belgrano embarcado en comisión; Capitán de Corbeta Carlos Ares, Segundo Comandante; el autor, Jefe de Navegación; otro oficial médico del HNPB también embarcado en comisión; Teniente de Fragata Jorge Tormey, Jefe de Propulsión; Teniente de Navío Jorge Soldavini, Jefe de Máquinas, y Teniente de Navío Ricardo Jolly, Jefe de Operaciones.

Creo humildemente que la Flota de Mar de la Armada Argentina tuvo posibilidades de obtener una pequeña gran victoria el 2 de mayo de 1982.

Qué ocurrió en realidad

Procuré que el relato anterior haya sido fidedigno hasta la 1:30 del domingo 2 de mayo. Como Usted astutamente intuye, estimado lector, de allí en adelante una buena parte de él es sólo fruto de la imaginación. En realidad, la alarma de mi despertador sonó como todas las mañanas a las 7:00, graduado a esa hora pues iniciaba siempre la guardia de la mañana en el puente 60 minutos más tarde. Me levanté preguntándome por qué no había ocurrido nada en la madrugada, y después de lavarme fui a desayunar a la cámara de oficiales. Allí me encontré con el Teniente de Navío Ricardo Jolly, el Jefe de Operaciones, quien a las 8:00 también empezaba su guardia, pero en el cuarto de operaciones, un par de metros debajo y a popa del puente. También estaba un capitán de corbeta, ayudante del comandante de la división corbetas y del grupo de acción de superficie, quien nos confirmó la mala nueva: la operación había sido cancelada. No recuerdo con precisión el diálogo que mantuvimos después, pero creo que se me escapó un “qué macana”.

Lo que había sucedido era que alrededor de las 2:00 las corbetas recibieron orden de invertir el rumbo que llevaban, poner proa al noroeste y unirse nuevamente al grupo de tareas del portaaviones *25 de Mayo*. Se evaluaron una suma de factores: la inexistencia de viento implicaba una disminución en la cantidad de armas por avión, lo que reducía la probabilidad de impacto; los británicos no estaban aferrados a un intento de desembarco como se había pensado; y el incidente del Sea Harrier antes mencionado hacía presumir la detección del núcleo. Horas después, todos los buques de ambos grupos de tareas argentinos se dirigían lentamente al oeste.

Qué podría habernos impedido lanzar

Creo humildemente que la Flota de Mar de la Armada Argentina tuvo posibilidades de obtener una pequeña gran victoria el 2 de mayo de 1982. Pero en los siguientes párrafos trato de estimar qué circunstancias podrían haberla impedido, junto con la posterior evasión de un posible contraataque inglés, cuestionando así mi propia hipótesis. Me permito también,

en cada caso, presentar algunos comentarios en defensa de lo que, estimo, hubiese sido un éxito de magnitud limitada, aunque de ningún modo despreciable.

Es pertinente y relevante mencionar que, según Lawrence Freedman, los británicos interceptaban las comunicaciones que cursaban por radio el Vicealmirante Lombardo en tierra y el Contraalmirante Allara en el mar. Aunque había una demora de varias horas hasta la diseminación, ya estaban al tanto de nuestras intenciones de desplegar las tres corbetas y atacar con los A4Q del portaaviones.

El primer factor pudo ser una simple decisión británica de alejar temporariamente el grupo de batalla hacia el este, de modo de dificultar el contacto por parte de nuestros aviones en acercamiento. No surge de los escritos de Freedman y Woodward –que cito entre las fuentes– que los británicos hayan modificado sensiblemente su posición geográfica una vez que supieron de nuestras intenciones de usar una combinación de aviones y buques al amanecer. Las corbetas usarían las emisiones de los radares ingleses como virtuales faros electrónicos para guiarse hacia los blancos.

Hay que mencionar, obviamente, la posible detección por parte de los buques ingleses que estaban estacionados en el anillo exterior de defensa y hacia los que nos dirigíamos. Pero creo que la probabilidad era razonablemente baja, pues las corbetas podían acercarse hasta la distancia máxima de lanzamiento de sus misiles sin ser detectadas por radares de superficie.

Por otro lado, era posible la identificación por parte de uno o dos submarinos que pudieran haber estado interpuestos entre nuestra posición y los destructores tipo 42. No obstante, en su libro el Contraalmirante Woodward se queja repetidamente de que los submarinos nucleares ubicados al norte de Malvinas no habían podido hacer contacto con nuestro portaaviones y sus escoltas desde el viernes 30. Y las corbetas eran silenciosas, lo que me hace suponer que la probabilidad de pasar inadvertidas era razonablemente buena.

Otro factor del que se habló es la detección por satélite. En unas conferencias dictadas en Buenos Aires en 1986 por el Almirante estadounidense Harry Train éste aseguró que, en 1982, ni siquiera su país contaba con “satélites radar” para seguir fuerzas navales en movimiento. Esto se contrapone con la advertencia que su compatriota, el Almirante Hayward, le hiciera al Almirante Anaya a principios de abril de 1982 durante una visita oficial respecto de las capacidades de detección británicas. No obstante, creo que las contundentes respuestas de Train a las preguntas que le hicieron en las conferencias mencionadas en la bibliografía –más de cinco carillas sobre un total de diecisiete según la transcripción del *Boletín del Centro Naval* de la época– dejan pocas dudas al respecto.

El quinto medio es el que de hecho funcionó para los ingleses, la improvisada exploración de superficie por medio de aviones Sea Harrier. Sin embargo, creo lógico suponer que la misión prioritaria de aquellos estuviera centrada primero en precisar la posición del 25 de Mayo para informarla a Northwood y que ésta la retransmitiera a los submarinos que se le acercaban. Después, en contribuir a repeler un embate aéreo.

La amenaza que aprecio como más seria a nuestra imperiosa necesidad de no ser detectados eran los helicópteros, pues había un Sea Lynx con misiles aire-superficie de corto alcance embarcado en cada buque piquete de la cortina exterior. Woodward y Freedman nada mencionan al respecto, pero creo que en un contexto en el que esperaban a nuestros cazabombarderos no es de descartar que esos helicópteros hubiesen estado patrullando adelantados en dirección a la amenaza. También recordemos que al día siguiente, 3 de mayo, el buque *Alférez Sobral* fue detectado y luego atacado con misiles por un helicóptero británico cuando estaba buscando a los pilotos de un avión Canberra derribado. Pero hay que mencionar que, al revés que las corbetas, el *Sobral* navegaba emitiendo con su radar de navegación y con luces encendidas.

La amenaza que aprecio como más seria a nuestra imperiosa necesidad de no ser detectados eran los helicópteros, pues había un Sea Lynx con misiles aire-superficie de corto alcance embarcado en cada buque piquete de la cortina exterior.

Para finalizar, además de que la formación adoptada por los británicos deja claro que priorizaban la amenaza de un ataque aéreo y no de superficie, creo importante mencionar que mientras los ingleses se hallaban ya muy próximos a la zona de operaciones y en la latitud de la costa argentina, en tránsito desde su escala logística en la isla Ascensión, el lunes 26 de abril detectaron un contacto de superficie recién a escasas 14 millas de distancia. Si bien a la postre fue identificado como un buque mercante neutral, quedó evidenciada una “casi total falta de capacidad de búsqueda de superficie alrededor del grupo de batalla”.⁽³⁾

(3)
Woodward, John. *Obra citada*,
pág. 108.

Qué podría habernos impedido, luego de lanzar, evadir un contraataque británico

En la oscuridad de las primeras horas del 2 de mayo los resplandores provocados por los impulsores de los MM38 podrían haber sido vistos por helicópteros adelantados buscando blancos de superficie y por las PAC estacionadas sobre el núcleo inglés. De nuevo, los helicópteros habrían constituido un serio obstáculo.

Pero si exceptuamos esa situación –que reconozco difícil de sortear airoosamente–, tanto las aeronaves que orbitaban sobre los buques capitales como las que se encontraban en las cubiertas de ambos portaaviones, muy probablemente estaban armadas en configuración contra-aérea, habida cuenta de lo que esperaban. ¿Podían empeñarse contra blancos de superficie en esas condiciones? ¿Cuánto tiempo les hubiera demandado el cambio de armamento, al menos a algunas de ellas? Además, no se puede descartar, me parece, que también los impactos de los MM38 hubieran reforzado la percepción de que todavía se acercaba un ataque aéreo y todos los medios debían estar disponibles para rechazarlo. Aún cuando el sol salía a las 7:40, y en esa latitud y época del año había luz natural desde al menos las 7:00 ¿se hubieran arriesgado a dispersar esfuerzos para buscar y atacar blancos de superficie con resultado incierto?

En un contexto más amplio, vale la pena preguntarse si en medio del desconcierto provocado por uno o dos destructores en llamas los británicos hubiesen reaccionado buscando a quienes lanzamos misiles para contraatacarlos. La explicación que hace Woodward de lo ocurrido el 4 de mayo a su Estado Mayor y a él mismo después del ataque al *Sheffield*, me lleva a pensar que la prioridad podría haber sido otra. Por ejemplo, sorprendentemente, después de que el destructor fuera impactado a plena luz del día por un solo misil aire-superficie Exocet AM39 lanzado desde un Super Etendard de nuestra aviación naval, el primer reporte de Woodward a Londres fue “*Sheffield* sufrió explosión interna en área cuarto operaciones [...] Se sospecha torpedeado...”. Tardó casi dos horas en corregir ese informe.⁽⁴⁾

Conclusión

¿Cuán cercana estuvo la hipótesis de materializarse? ¿Qué efectos prácticos positivos hubiese tenido, cuán apta hubiese sido esa improvisada misión de haberse llevado a cabo? Para escribir esta nota me inspiré en el excelente libro de Rosendo Fraga que cito en la bibliografía, el que tanto en su introducción como en su anexo explica la utilidad de la historia contrafáctica.

Lejos está este artículo de cuestionar las decisiones tomadas por quienes conducían las fuerzas argentinas en el mar en 1982. Para analizar decisiones *ex post* se requiere considerar el contexto en que se encontraban los que las adoptaron en el momento de los hechos. Las autoridades navales de entonces no tenían todos los datos que ahora se conocen, y adoptaron determinaciones bajo la presión de una guerra en desarrollo. Qué fácil es escribir estas líneas tres décadas después de los hechos, cómodamente sentado frente a una PC y contando con información disponible de fuentes argentinas y británicas. Con “el diario del lunes” cualquiera sabe hacia dónde había que patear el penal el domingo. Además, mi

Para escribir esta nota me inspiré en el excelente libro de Rosendo Fraga que cito en la bibliografía, el que tanto en su introducción como en su anexo explica la utilidad de la historia contrafáctica.

(4)
Freedman, Lawrence. *The Official History of the Falkands Campaign*. Volume II. pág. 300.

experiencia y conocimientos son limitados; apenas si había alcanzado el grado de Teniente de Corbeta (el penúltimo del escalafón naval) tres meses antes de iniciarse el conflicto. Y me alejé del servicio activo antes de cursar los estudios de estrategia que la Armada prevé para sus oficiales de rango intermedio.

Sin embargo, me sentí tentado de redactar este artículo pues creo que en los treinta años transcurridos desde la guerra ha trascendido poco, incluso entre camaradas, la operación que intentamos los trescientos marinos argentinos embarcados en las corbetas *Drummond*, *Guerrico* y *Granville*. Desde entonces escuché frecuente y dolorosamente a innumerables profesionales, nuestros conciudadanos, preguntarme por qué “los barcos de la Marina” no participaron en la guerra. Siempre respondí mencionando al *Belgrano*, pero creo que no logré modificar sus prejuicios.

También porque cuando pude conversar informalmente con oficiales navales de superficie sobre el tema, la respuesta más frecuente que recibí fue que no hubiésemos podido llegar a lanzar. O que habiéndolo logrado, las corbetas habrían sido hundidas. O que habiendo tenido éxito en a y b de todos modos no habríamos alcanzado a los portaaviones. Y la reacción británica hubiera sido de enorme y desproporcionada magnitud. En realidad, esas afirmaciones también son historia contrafáctica, sólo que en sentido diferente del que propuse aquí. ¿En qué medida son ellas un indicio de que pudiera ser acertada esta polémica evaluación? ...*Ni tampoco en ningún momento previo o durante el conflicto de Malvinas, los jefes militares argentinos creyeron que la Argentina podía prevalecer en una confrontación militar con Gran Bretaña...*⁽⁵⁾

En aquellas conversaciones me sorprendió notar que algunos de los que rechazaban la idea de que un ataque naval argentino hubiese sido exitoso parecían haber consultado pocos de los numerosos documentos publicados desde 1982 en adelante, los que dan versiones interesantes sobre lo ocurrido en el mar durante la guerra. El conocimiento profesional y las experiencias personales son inestimables, pero hay datos públicos con los que puede ser útil contrastarlos. Si este artículo sirve para estimular la curiosidad de quienes no han podido leer el material disponible, el tiempo invertido en escribirlo habrá dado frutos.

Las posibles consecuencias estratégicas y políticas que podría haber tenido una exitosa acción naval de superficie sobre los británicos en el mediano y largo plazos son difíciles de calcular. Sin embargo, me animo a mencionar las que creo más evidentes e inmediatas.

En primer lugar, habría tenido una importante influencia positiva en el ánimo de los marinos argentinos que tripulábamos los buques de la flota de mar. No hubiese logrado afectar buques capitales ingleses, pero la pérdida de un par de destructores con armas antiaéreas de medio alcance en esa etapa temprana del conflicto habría puesto la iniciativa del lado argentino.

Además, aunque mantener abastecidas tres corbetas en Malvinas hubiese sido de dudosa factibilidad, creo razonable suponer que habríamos disuadido a los buques enemigos de acercarse a las islas y provocado demoras en sus operaciones, al menos durante un lapso breve. Freedman parafrasea a Woodward diciéndole a su superior directo el 4 de mayo, después del impacto al *Sheffield*, que “una vez que los destructores y corbetas argentinos se introdujeran entre las islas serían difíciles de manejar”. Pocos renglones más abajo habla de “...mi limitada vigilancia de superficie...”⁽⁶⁾

Por otro lado, estimo que aún si la decisión hubiese sido acercarlas al continente, el ataque habría retardado las operaciones inglesas al obligarlos a alejarse temporariamente hacia el este para rehacer fuerzas y evaluar alternativas. El Contraalmirante Woodward se había fijado como fecha límite para tomar la capital de las islas el 30 de junio. Preveía que la falta de mantenimiento apropiado y la llegada del invierno amenazarían con hacer fracasar toda la operación después de esa fecha. Si bien los buques eventualmente puestos fuera

No hubiese logrado afectar buques capitales ingleses, pero la pérdida de un par de destructores con armas antiaéreas de medio alcance en esa etapa temprana del conflicto habría puesto la iniciativa del lado argentino.

⁽⁵⁾
Train, Harry. Malvinas, un caso de estudio. BCN 748, pág. 36.

⁽⁶⁾
Freedman, Lawrence. Obra citada, pág. 302.

de combate habrían sido reemplazados –de hecho tanto el *Sheffield* como el *Coventry* y el *Glasgow* fueron eliminados antes de terminar mayo– ¿puede descartarse que la demora que habríamos causado al atacarlos pudiera haberlos llevado al fracaso, al acortarse los plazos (meteorológicos y de mantenimiento) que “vencían” a fines de junio?

A lo largo de su libro, Fraga expresa varias veces que nada es más aleatorio que el resultado de una acción de guerra, que puede ser decidida por el azar y las circunstancias. Confieso amigo lector, cada vez que pienso en el tema me digo “pero... si estábamos tan cerca”.

BIBLIOGRAFÍA

Costa, Eduardo. Guerra bajo la Cruz del Sur. *Hispamérica.* Buenos Aires, 1988.

Fraga, Rosendo. ¿Qué hubiera pasado si...?. *Javier Vergara Editor.* Buenos Aires, 2008.

Franks, Lord. Falkland Islands Review. Her Majesty's Stationary Office. London, 1983.

Freedman, Lawrence. The official history of the Falklands campaign, Vol. II: *War and Diplomacy.* Routledge. London, 2005.

Mayorga, Horacio. No vencidos. *Planeta.* Buenos Aires, 1998.

Train, Harry. Malvinas, un caso de estudio. Boletín del Centro Naval N° 748. Buenos Aires, 1987.

Train, Harry. Debates ulteriores. Conferencias en la Escuela Nacional de Defensa, Universidad de Belgrano y Escuela de Guerra Naval, noviembre de 1986. Boletín del Centro Naval N° 748. Buenos Aires, 1987.

Yofre, Juan B. 1982. *Sudamericana.* Buenos Aires, 2011.

Woodward, John and Robinson, Patrick. One hundred days. *Naval Institute Press.* Annapolis, 1992.

ANECDOTARIO

Tigre, 1932

Dadas las estrictas reglas sociales de la época: en febrero de 1932 y ante la queja de algunos socios de que en la sede del Tigre había gente que bailaba “en mangas de camisa”, la Comisión Directiva dispondría se averiguara quienes eran para tomar con ellos medidas disciplinarias, y que mientras tanto el Mayordomo fuese instado a verificar que esas faltas no volvieran a cometerse.

.....

Olivos, 1943

La búsqueda de un campo deportivo para los socios se mantenía activa y eso de alguna manera era conocido por todos, fue así que debido a problemas internos, la Comisión Directiva del Club Náutico Olivos ofreció en venta al Centro Naval su sede y todas las facilidades. Ante lo aparentemente favorable de la operación, el mismo

Presidente de nuestra asociación recorrería las instalaciones ofrecidas, y al confirmarse la apreciación inicial la Comisión decidiría presentar el tema a la consideración de una Asamblea Extraordinaria, la que se realizó el 24 de septiembre.

(...) Con respecto a la compra del Náutico Olivos el Presidente explicaría a los assembleístas la situación, indicando que la oferta incluía hasta el menaje del club, y el costo de la operación era de \$ 120.000, mientras que la construcción de una sede deportiva similar a la ofrecida demandaría del orden de los \$ 300.000. Aclaradas todas las dudas que presentaron los socios, fue aprobada la compra.

Lamentablemente días después las tratativas que se mantenían con el Club Náutico Olivos fracasarían, al exigir éste que la operación debía incluir se mantuviera a sus socios en calidad de tales en el Centro Naval. Por ello y a pesar de las gestiones de buena voluntad que llevó a cabo el Yacht Club Olivos, no se llegaría a un acuerdo y en noviembre nuestra asociación desistiría de la compra.

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

Corría 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 ⁽¹⁾ 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, Jefe 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).

(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”.

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.



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⁽³⁾ 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.

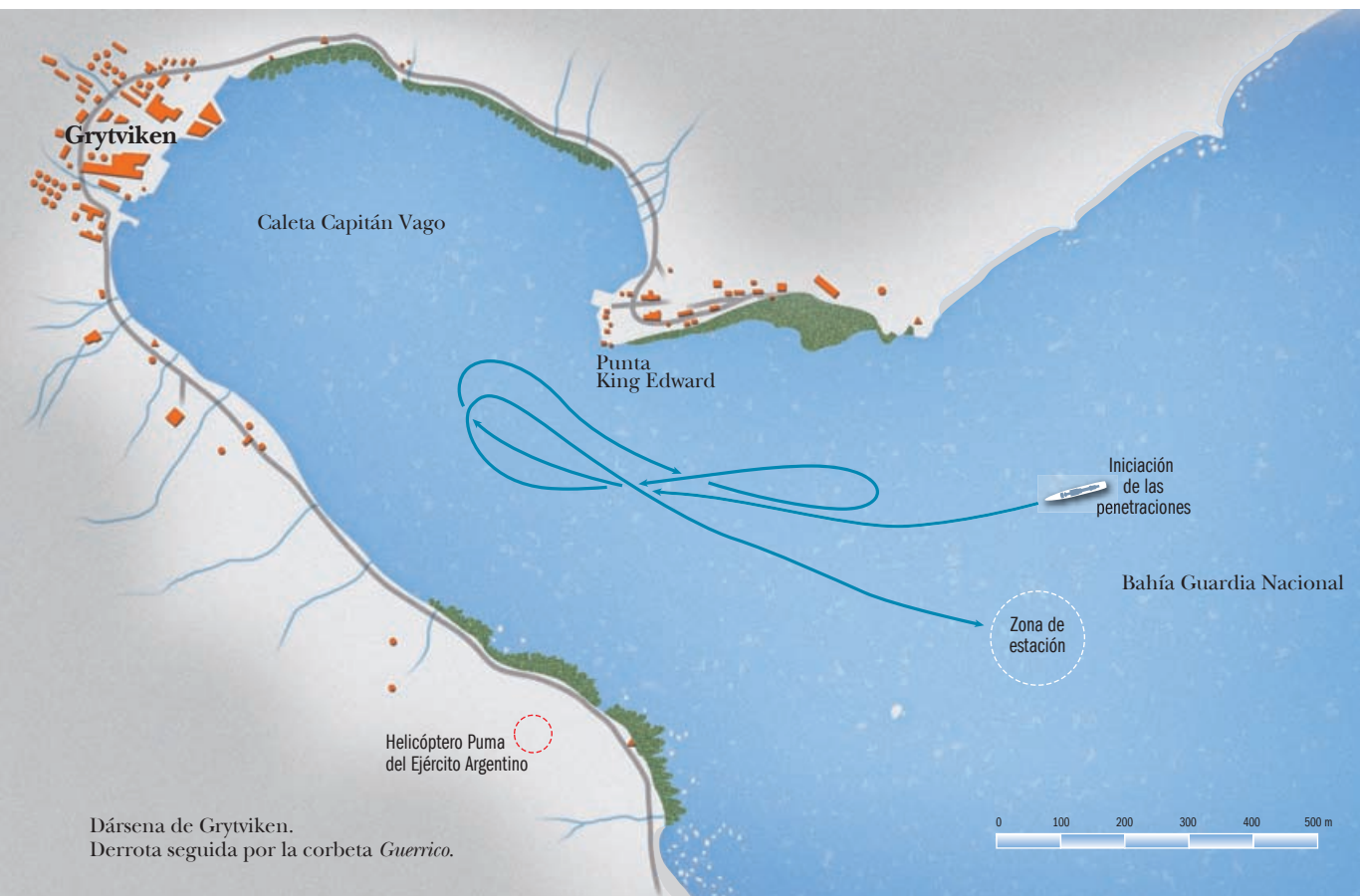
Ingresando a la Caleta Capitán Vago, se observa la presencia de personal militar armado desplazándose con presteza en evidente actitud de dirigirse a ocupar posiciones de combate, situación que se informa al Comando del Grupo de Tareas.

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 Alohueté 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 ⁽⁴⁾ 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 Puente 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 (-) ⁽⁵⁾, 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 ⁽⁶⁾ o no cumpliríamos la misión, aunque capearlo ⁽⁷⁾ 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.





- 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.



AVIONES BRASILEROS EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR

Enrique A. Fortini

Pintura del Bandeirante 111, óleo sobre tela 90 x 60 cm, de Carlos A. García, 2010. (Donado por los Sres. Oficiales de la Unidad de Tareas 80.2.2 al Museo de la Aviación Naval)

ALQUILADOS PARA LA GUERRA

“Después de los combates tan lamentables como espectaculares, quedó definitivamente grabada en la opinión pública mundial la reivindicación de la Argentina por la soberanía de las islas, antes prácticamente desconocida.”

Opinión Internacional Brasil, 2004.

Objetivos nacionales y aviones brasileiros

Los dos aviones Bandeirante alquilados a la República Federativa del Brasil a finales del mes de abril de 1982, contribuyeron a objetivos buscados por la República Argentina. Uno de estos objetivos era la urgente necesidad de contar con aviones exploradores marítimos de mayor alcance que los disponibles. Hacía tiempo que se intentaba reemplazar el Neptune SP-2H por el Orión P-3. El Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Jorge I. Anaya, había ordenado el día 2 de marzo de 1982, que “el Estado Mayor debía accionar a fin de traer al país, antes del 1.º de junio de 1982, todos los aviones Súper Etendard con la totalidad de su amunicionamiento adquiridos a Francia y comprar aviones de exploración Orión P-3 en los Estados Unidos o en cualquier otro país que los tuviera en venta antes de dicha fecha”, todo ello como previsión, “a una posible utilización del factor militar a partir del tercer cuatrimestre del año en curso”.

Otro objetivo fue obtener el apoyo político del Brasil, que hasta ese momento se apreciaba reticente, indeciso y hasta incrédulo. Esta contribución, que la República del Brasil iba a medir cuidadosamente, no la eximió de tener que efectuar aclaraciones ante los reclamos inmediatos del imperio británico, al decidirse a “apoyar a la Argentina sin agredir a Gran

El Capitán de Fragata VGM (R) Lic. Enrique A. Fortini Uzal-Deheza, pertenece a la Promoción 98 de la Escuela Naval Militar.

Es orientado en Aviación y capacitado en Exploración y Guerra Antisubmarina, en Inteligencia y como Instructor de Vuelo. Siendo Jefe del Centro de Adiestramiento en Vuelo Instrumental (CAVI), fue convocado para completar las tripulaciones de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina el 6 de abril de 1982, habiendo integrado su plana mayor en los años 1978, 79, 80 y 81. Participó en 15 misiones de combate durante el conflicto del Atlántico Sur.

Fue comisionado por el Comando de Operaciones Navales a Arabia Saudita y Emiratos Árabes Unidos en la guerra por la liberación del Estado de Kuwait. Estuvo destinado en el Comando de Operaciones Aéreas (COA), de la Fuerza Aérea Argentina. Es Oficial de Comando y Estado Mayor (Grado y Posgrado), realizó el curso de Estado Mayor Conjunto y ejerció el Comando de la Escuadrilla Aeronaval de Reconocimiento y

Sigue en la siguiente página.



Viene de página anterior.

del Grupo Aerofotográfico de la Aviación Naval. Es Licenciado en Sistemas Navales y Aéreos por el Instituto Universitario Naval, es Máster en Relaciones Internacionales por la Facultad de Estudios para Graduados de la Universidad de Belgrano y Piloto de Transporte de Línea Aérea Comercial (TLAA). Desde su retiro voluntario de la Armada Argentina como Capitán de Fragata desde 1992 hasta el 2006, se dedicó al management de empresas privadas de telecomunicaciones. Siendo formado en la conducción de empresas por la Corporación Globo-Net Brasil- en la ciudad de San Pablo, desempeñándose como Operador de Negocios, Administrador, Director y/o Gerente Operativo de empresas argentinas en Brasil, Perú, España, Uruguay y Paraguay, países en donde residió. Como socio activo del Club Centro Naval, integró sus Comisiones Directivas como vocal titular en dos periodos en el área Disciplina, Ingresos y Egresos, fue miembro del Consejo Editor del Instituto de Publicaciones Navales y colaborador del Boletín del Centro Naval; en la faz deportiva, desarrolló responsabilidades en la Sede de Núñez (1989-92), gestionando para la defensa y optimización del predio y para su inserción al Centro Naval; como responsable del hockey, incorporó activamente al Centro Naval a la Asociación Amateur Argentina de Hockey.

Los Bandeirante volaron 39 misiones de combate con nuestra bandera y con nuestros tripulantes.



Versión definitiva del Embraer 110 Bandeirante.

Breña". Pese a esto, la elección establecía una significativa, nueva y positiva diferencia con las actitudes de otros países de la región como Uruguay y Chile, que si bien habían manifestado su neutralidad, su apoyo a Gran Bretaña eran hartamente evidentes.

Al final, como intentaré relatar, los Bandeirante volaron 39 misiones de combate con nuestra bandera y con nuestros tripulantes, fueron incorporados a la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina en operaciones la noche del 21 de mayo de 1982, sirviendo con éxito a los objetivos de nuestra política internacional como protagonistas indiscutidos en la última contienda bélica.

Encolumnando recuerdos

El haber integrado el llamado "grupo Embraer" como Teniente de Navío, haber contribuido a su organización y volado las aeronaves durante la guerra, en definitiva, el haber sido protagonista de su inserción en nuestra organización de batalla, me anima 30 años después, a escribir estas líneas desde una visión crítica acorde a mi jerarquía de entonces, con la intención de enriquecer la historia del fugaz paso de estos aviones por nuestra Armada en tiempos de guerra.

En el año 1988, en la Base Aeronaval Punta Indio, el entonces Sr. Capitán de Fragata Julio E. Kalauz, antes de publicar un excelente y consumado artículo sobre el tema, en su carácter de ex jefe del "grupo Embraer", solicitó le sugiriera un título para su trabajo. Se me ocurrió "Malvinas: Orgullo de un recuerdo", teniendo él la deferencia de adoptarlo. Su artículo fue publicado en la revista Mach1 a principios de 1989, reflejado en el diario La Prensa en abril de 1992 y posteriormente publicado en Brasil bajo el título "Cumprindo o Acordo" en el año 2004 y en directa referencia al Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR). Es mi intención encolumnar mis recuerdos a los suyos, publicados hace 23 años más allá de que mi experiencia en el avión (como la de todos los demás) haya sido exigua.

Mi encuentro con el Bandeirante 111 Patrulla

El día 19 de mayo de 1982 permanecía en las instalaciones de la Fuerza de Infantería de Marina N° 1 (ex Estación Aeronaval Río Gallegos, "GOS"). Había volado en el día de la Armada la sexta misión de combate a Malvinas, y sin saberlo, por última vez en los Trackers, cuando el comandante de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, Capitán de Corbeta Héctor A. Skare me convocó y me interrogó sobre mi disposición para sumarme al elemento de tareas Bandeirante(*). El hecho de desempeñarme como comandante operativo, haber adquirido experiencia de combate, ser adscripto en la organización de la escuadrilla, haber volado y mantener la habilitación en aviones biturbohélice (volaba el Súper King Air 200 desde el año 1976), ayudaría a una rápida adaptación al nuevo avión y con ello, a las tripulaciones designadas. Sin dudarle, le respondí que sí, en el convencimiento que si el Capitán Skare me lo sugería era porque lo necesitaba y porque constituía el modo de acción más conveniente. En lo personal lo sentí como un desafío. Agregó que hasta ese momento desconocía la solución aceptada por la Armada ante la acuciante falta de exploradores aéreos idóneos.

(*) Los Bandeirante 111 Patrulla son derivados de un modelo de avión ejecutivo, el Embraer 110 Bandeirante, efectúan operaciones de Control del Tránsito Marítimo (en Brasil reemplazaron a los Lockheed B-69 de su Fuerza Aérea) y son conocidos en la región como los "Bandeirulha". Con la incorporación de ellos en la Armada Argentina se intentaría suplir la labor de los aviones Neptune de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración que ya habían sobrepasado su vida útil y acababan de ser retirados de la batalla.

El 20 de mayo, embarcamos con el Capitán de Corbeta Emilio "Checho" Goitía en un vuelo de línea con destino a Bahía Blanca (Base Aeronaval Comandante Espora). Esa noche acompañé

como copiloto de rodaje al Teniente de Navío Miguel “Mike” Salvador, dirigiéndonos al Taller Aeronaval Central para trasladar el segundo de los aviones hasta hangares. La aeronave había sido pintada de color gris oscuro en tiempo récord, como se hacía todo en aquellos días. De esta manera tuve mi primer contacto con los aviones Bandeirante, a los que no llegue a conocer con sus colores originales y que volaría hasta la finalización del conflicto.

La primera impresión que me causó como avión de combate fue pobre, diría que hasta decepcionante. Era, realmente y más allá de los adjetivos que le agregaba el fabricante, un avión de propósitos generales/ejecutivo, con un radar de emisión sectorial de 240 grados y nada más. Al decir de los operadores, el radar no era comparable al del Neptune ni al del Tracker, pero lo calificaban de aceptable (un Eaton/Telephonics AN/APS-128 para vigilancia marítima). Para mí era un radar con una emisión sectorial y desconocido, y por ende, poco confiable. Además, por la información recibida sobre sus capacidades, lo catalogué de inmediato como inepto para el vuelo táctico, porque eran necesarias 12 vueltas de antena para alcanzar su máxima escala, había que emitir en exceso para obtener una detección confiable, y contra una flota eso era mortal, por lo que me pareció que era un radar poco flexible y poco preciso para este tipo de operación.

El interior del avión era amplio, cómodo y sobresalía una cocina prometedora. Sobre la banda de estribor se le había incorporado en el Taller de Electrónica de Espora, un instrumento electrónico retirado de un laboratorio, un analizador de espectro marca “Tektronix Mod. 7L3” que medía desde los 200 hasta los 400 MHz, era imprescindible dotarlo de un equipo MAE, cuestión que no se logró, o de una alarma radar para, al menos, poder detectar y analizar las emisiones de los radares de alerta temprana de las unidades navales inglesas. Sabía que la Fuerza Aérea Brasileira había convertido un Bandeirante 110 en una versión para apoyo electrónico ELINT/SIGINT y que los Bandeirante 111 brasileños y chilenos poseían MAE. Existía por lo tanto, una suficiente experiencia en la región que lamentablemente no se pudo capitalizar, desconozco las razones pero deben haber sido de orden logístico, considerando que los aviones que nos fueron destinados no los poseían originalmente y no habría en disponibilidad.

Asumí que me encontraba frente a un avión modesto para volar en un escenario caracterizado por la presencia aérea y de superficie del enemigo, porque en resumen, el avión tenía un radar aceptable que posiblemente no se adaptaría a las necesidades tácticas, y un llamado sistema MAE, recientemente injertado, que nosotros conocíamos muy bien puesto que habíamos participado en su concepción y ya lo habíamos operado intensamente en combate, resultando un complemento vital en los Trackers, donde constituyó un equipamiento de carácter crítico, pero no dejaba de ser un instrumento de laboratorio complementario, que cubría exclusivamente un sector de frecuencias.

Los aviones tampoco portaban armas de ninguna naturaleza, en Brasil estaba previsto su uso con cohetes y hasta contaba con una mira elemental, pero para nosotros todo ello fue excluido por decisión política, prejuzgando que el avión había sido previamente “desequipado”, no encontrándole otro justificativo a estas ausencias.

Mi experiencia profesional me alertaba sobre posibles futuros e imponderables costos. Sabía que la situación ideal para un explorador era portar misiles aire-superficie para ataque, así como bengalas y *chaff* para su defensa, como el Orión P3C, y tenía conciencia que nosotros no teníamos acceso a los mismos, pero de ahí a no portar nada, había una gran distancia, todo configuraba una situación sumamente difícil de entender. En nuestra escuadrilla, no estábamos acostumbrados a volar el material que nos asignaban con las falencias con que lo recibíamos, tendíamos a adaptarlo según nuestras necesidades operativas. Todo ello posible gracias a las múltiples y sorprendentes capacidades en todos los órdenes disponibles en los diferentes organismos técnicos de la Armada, así que por lo general lo lográbamos, pero en Río Gallegos no existirían fácticamente esas posibilidades, las estaciones alares quedarían vacías. Había tenido la oportunidad de volar desde Espora hasta el

Los aviones tampoco portaban armas de ninguna naturaleza, en Brasil estaba previsto su uso con cohetes y hasta contaba con una mira elemental, pero para nosotros todo ello fue excluido por razones políticas.



Bandeirante Patrulla
brasileiro, sus estaciones
alares con cohetes.

tas. Tiempo después, ya pasado el conflicto, identifiqué al avión de la ARCH como el modelo AN, con requerimientos específicos que la fábrica tuvo que cumplimentar, los nuestros eran anteriores, del modelo A, sin sistema antihielo. Alas, hélices y fundamentalmente motor sin protección, realmente otra tremenda desventaja.



EMB 111 modelo AN,
especial para la Armada
de Chile.

**Sentí que era muy poco
para operar contra
fuerzas de la OTAN.**

Insistía para mí, que habíamos arrendado un medio carente de las capacidades necesarias para participar en el conflicto, me parecía que esa había sido la idea primigenia y condicionante del acuerdo. Los aviones estaban en línea de vuelo en la Fuerza Aérea Brasileira, habían sido desafectados y entregados a la fábrica Embraer, que a su vez los transfirió a la Armada Argentina y adiestró a sus dos tripulaciones, se había disminuido todo posible contacto entre fuerzas militares de ambos países, sólo excepciones ineludibles a la instrucción.

Las tomas de aire de las turbinas están por diseño a muy baja altura, esto implicaba un serio peligro en vista a las condiciones en que se encontraba la vieja pista de Aeronaval Río Gallegos, que durante años había sobrevivido casi sin mantenimiento, la pérdida de una turbina por la ingestión de piedras estaba latente. También su control de la rueda de nariz era gracioso, era similar a la empuñadura de una plancha y se oía como las puertas de un ómnibus.

Como punto positivo, me impresionaron muy favorablemente los navegadores inerciales Litton en el centro del tablero, maravillosa noticia para mi análisis hipercrítico. Los inerciales se distinguían notablemente de la tecnología rudimentaria que imperaba en el resto de la cabina; al menos tendríamos una navegación confiable y cómoda, y también estabilizaban al radar. Seríamos la envidia de los pilotos de Tracker porque ellos debían seguir dudando con la información de situación que les proporcionaba el VLF Omega (las estaciones Omega que cubrían la región habían sido reprogramadas para inducir errores en las posiciones).

El avión, en términos generales, me resultaba parecido al viejo Guaraní. Mi conclusión fue “es lo que hay, es lo que se pudo conseguir”, lo que haya sido, sentí que era muy poco para operar contra fuerzas de la OTAN, se ponía en evidencia algo que hasta ahora no había considerado, las dudas y la pobreza de medios imperante en la ayuda del exterior a la que podíamos acceder, con la que podíamos contar. Sabía que nosotros necesitábamos una

Cabo de Hornos en un P-3C de la U.S. Navy del escuadrón VP-56 “Dragons” en operaciones el año anterior, me sentía actualizado en mi capacitación “Exploración y Guerra Antisubmarina”, creía tener una idea formada y sólida al respecto.

Enseguida percibí que tampoco tenía botas desheladoras en los bordes de ataque de las alas y del empenaje, que lucían paradójicamente “relucientes”, cuestión que me desorientó porque Chile había comprado para su armada seis aviones entre 1978 y 1979 que conocía muy bien, y todos tenían las botas.



Vista de perfil del Bandeirante 111 Patrulla, del artista aeronáutico Carlos A. García.

aeronave con agilidad en los ascensos y descensos, capaz de variar rápidamente su velocidad, con defensas para el vuelo en una atmósfera fría y húmeda, que portase un radar confiable para el uso táctico y un MAE amplio y sensible para poder operar bajo lóbulo y como sensor principal. Debía presentar un eco radar pequeño y poseer defensas contra misiles. Teníamos que ir en busca del enemigo, encontrarlo sin que nos neutralice, era importante crear la posibilidad de sortear un contacto que nos hubiere detectado para poder mantener la exploración.

La realidad era que estábamos a bordo de un Bandeirante brasileiro **que nos fue arrendado porque no resultaría peligroso para los ingleses**, toda una paradoja. Me recordaba a la figura histórica y épica de nuestros inicios, cuando se utilizaban las embarcaciones disponibles del tipo que fuesen y se las armaba con lo que se encontraba para defender en el mar nuestra incipiente independencia política como nación. Comencé, antes de siquiera haber realizado un vuelo en el Bandeirulha, a extrañar al Tracker, un avión norteamericano para uso en el mar, específicamente antisubmarino embarcado, que comenzó a ser fabricado en la década de los cincuenta, muy bien diseñado por la Grumman y adaptado por la escuadrilla para operar con éxito contra los medios ingleses, un avión de combate relativamente económico, con motores de pistón, pero que ya había superado exitosamente todas las exigencias de la guerra vividas hasta el presente, operando tanto desde el portaaviones flota contra flota, como desde las islas, y ahora desde la pista de Aeronaval Río Gallegos. Esa noche en Espora no dormí bien.

La realidad era que estábamos a bordo de un Bandeirante brasileiro que nos fue arrendado porque no resultaría peligroso para los ingleses, toda una paradoja.

Hacia Río Gallegos

El día siguiente, 21 de mayo, fue una jornada con muchas malas noticias desde Malvinas, se estaba estableciendo una cabecera de playa en San Carlos, este hecho hablaba del dominio del mar y del aire por parte de los británicos. Estas novedades no tardaron en convertirse en órdenes para nuestro grupo, era importante el traslado de nuestro Elemento de Tareas, dos aviones, rebautizados 2-P-201 y 2-P-202 a Río Gallegos para reforzar los medios de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina. La guerra comenzaría para los Bandeirantes. Percibía mi disconformidad y no lograba superarla, tampoco estaba cómodo con mi actitud y buscaba una justificación, ¿se habría impuesto una visión sobre las capacidades de estos aviones excesivamente esperanzadoras? Sabía que deseábamos un medio que nos permitiera la búsqueda de los portaaviones ingleses para utilizar los tres misiles Exocet AM-39 remanentes. También sabía que al enemigo ya se lo había sorprendido técnica y tácticamente una vez, sorprenderlo dos veces me parecía que era una pretensión exagerada, no obstante, nosotros deberíamos intentarlo, nos comprometíamos a superar las ya demostradas capacidades operativas de los Trackers y de los Neptune, puesto que los ingleses operaban ahora decididamente a mayor distancia y estaban a la defensiva contra los ataques aeronavales. Para ello se debía contar con una sorpresa tecnológica que precisamente no teníamos. Me repetía que deberíamos llegar adonde los Trackers no llegaban, conseguir toda la información posible sobre unidades de superficie enemigas,



Vista de la estación Aeronaval Río Gallegos desde la "casa vacía". A la derecha, Juan J. "Linco" Membrana.



Me frustraba que la Armada incorporara medios con menores capacidades que los que tenía en existencia desde hacía décadas.

como mínimo establecer su detección inicial. La única ventaja existente era nuestro mayor radio de acción, esa era la ventaja comparativa, eso se necesitaba, ahí estaba puesto el foco, pero el llegar solamente no alcanzaba, había que tener el medio idóneo para realizar la tarea. Ya había volado en ese teatro y creía saber con claridad que era necesario, me parecía que el Bandeirante no calificaba. Me frustraba que la Armada incorporara medios con menores capacidades que los que tenía en existencia desde hacía décadas, esto era el resultado de una realidad impuesta, ahora no había opciones, ahora sí estaba convencido que realmente el conflicto nos había sorprendido en el tiempo. Estábamos condicionados a asumir un compromiso operacional que evaluaba muy difícil de cumplir. Lógicamente opté por la prudencia y el silencio, había que esperar.

El día se llenó de urgencias, preparamos el traslado para todo el grupo con el apoyo de un vuelo de transporte, no sabía cuándo, pero ya me había convertido en el Jefe de Logística. Aproximadamente a las 18:00 h, cuando comenzaba la noche, volví a ser cálidamente despedido por nuestro comandante superior, el Capitán de Fragata Luis César Vázquez, comandante de la Escuadra Aeronaval N° 2 y del Grupo de Tareas 80.2, y despegábamos con rumbo sur. Iba como copiloto del Capitán Kalauz, repasando nuestras carreras, habíamos volado casi el mismo tipo de aviones y congeniábamos estupendamente, también era mi primer vuelo en el EMB 111, nocturno y sin que me presentaran el manual de operación de la aeronave. Aterrizamos a las 23:10 h y sin novedad en Río Gallegos, en nuestra vieja pista iluminada con bochones y dotada de una radio baliza portátil. Dimos las directivas de rigor y fui al reencuentro de mi espacio en la antigua, improvisada, distante y vacía casa destinada a nuestro alojamiento. Allí convivíamos todos los Tenientes de Navío y algunos Tenientes de Fragata aviadores navales con quienes nos llevábamos magníficamente, la camaradería siempre fue un componente fundamental de nuestro sostén. Las casas, si bien parecían que estaban abandonadas, satisfacían nuestras necesidades primarias, tenían buena calefacción y baños completos, aunque no tenían mobiliario, sólo había que acostumbrarse al fuerte olor del agua de pozo, muy sulfurosa, especialmente cuando intentábamos hacernos un café. Quizás nuestra mayor incomodidad era durante las noches, llegar a la cámara de oficiales o al hangar sin el acoso de los centinelas, tal vez haya sido la razón del porqué se hicieron tan populares los juegos de cartas en la cálida "casa vacía".

Rumbo 090°, al encuentro de la flota enemiga

El día 22 de mayo comenzó muy agitado, los Tracker continuaban con su intensa actividad mientras observaba asombrado distanciarse mi posibilidad de hacerme con el manual de vuelo antes de que me incluyeran en la primera misión de combate. Solamente dos mecánicos y dos operadores habían hecho el curso en la fábrica Embraer, los Suboficiales Appelhans y Guajardo, ambos excelentes mecánicos aeronáuticos, y para la operación y mantenimiento del radar, el Suboficial Kaless y el Cabo Ramírez, todos ellos podían ilustrar-

me sobre los sistemas del avión, pero en ese primer día era muy difícil coincidir en tiempo y espacio, de los cuatro pilotos que habían estudiado y volado la aeronave en Brasil, dos eran los únicos comandantes operativos CC Kalauz y TN Salvador y dos copilotos, TF Navarro y GU Zurdo, todos volarían todos los días, y no era un turno de vuelo y vuelta al trabajo, era una misión de combate de seis horas de vuelo neto, ocho o nueve horas entre pre y pos vuelo, y cuando finalizaba, terminábamos cansados y nerviosos, estaba claro que no tendríamos de tiempo para dedicarnos. Me preocupaba ir al combate en un avión que no conocía, que no le tenía confianza.

Era consciente que los vuelos debían cumplirse, que se debía mantener actualizada la situación mar entre el continente, las islas y su entorno, una falta de información oportuna, una evaluación errónea, costaría vidas y tendría consecuencias estratégicas invaluable, además, queríamos encontrar las unidades importantes, queríamos ser protagonistas. Los Trackers volaban hasta las islas con solvencia y superando sus reales posibilidades, en más de una oportunidad se plantó un motor por agotarse todo el combustible, taxativamente se volaba hasta la última gota, ahora nosotros deberíamos ir más allá, asumiendo que más allá implicaba mayor probabilidad de encuentro con el enemigo.

Los objetivos impuestos en las misiones eran los básicos, no cabía duda y no había sorpresa. Las tripulaciones estaban muy bien programadas, se daría prioridad a los pilotos con experiencia operativa, se formaron las duplas CC Kalauz/TN Fortini y TN Salvador/CC Goitía, y también para los operadores de sensores con más experiencia que serían GU Carrizo (radar)/TC Rosende (MAE) y GU Gelman (radar)/GU Orofino (MAE) quienes con dos o tres misiones asegurarían su mejor nivel; los copilotos tendrían que adiestrarse con un ritmo más pausado.

Los operadores eran en su mayoría oficiales recién egresados y/o en formación del curso de ascenso de suboficial a oficial, o sea, Tenientes de Corbeta, grado con el que egresaban o Guardiamarinas en Comisión, para los que no habían egresado aún de la Escuela Naval Militar, realmente excelentes y confiables en su función, pero del avión sólo sabían lo indispensable para realizar su trabajo.

El objetivo era alcanzar cuatro tripulaciones y una adecuada cadena de sostén logístico, pista y mantenimiento. Cuatro tripulaciones a dos vuelos por día, significaba que volaríamos día por medio y era aceptable. El personal de mecánicos de vuelo fue reforzado con la llegada en Espora, de los Suboficiales Heredia y Roblas, mecánicos aeronáuticos experimentados en turbohélice. Dos abrigados técnicos brasileros procedentes de la fábrica Embraer y civiles pertenecientes al Arsenal Aeronaval N° 1 de Punta Indio completarían las necesidades de personal calificado en tierra. El Capitán Kalauz decidió luego de un intercambio de opiniones que en los vuelos de combate no volara ni mecánico ni observador. Con referencia al mecánico, opiné que deberían volar puesto que eran vuelos prolongados y podrían resolver algún problema técnico a bordo, o dirimir alguna duda, considerando que muchos de los pilotos no teníamos conocimiento de los sistemas del avión, y tampoco descarté la posibilidad de que tuviésemos (por emergencia o porque se nos ordenara) que aterrizar en la pista de Puerto Argentino (que se mantenía milagrosamente operable y suponía con combustible; siempre lo consideré como una alternativa razonable, al punto que en todos mis vuelos cargaba mi pistola ametralladora Halcón 9 mm con tres cargadores y dos pesadas granadas americanas en mi tradicional bolso de vuelo). Con respecto a los observadores o fotógrafos la situación estaba clara, no había nada que observar o fotografiar. También se presentó después de que realizáramos las primeras misiones, el mismo tema con el oficial navegante a quien yo evaluaba como prescindible. Éramos fieles a las tradiciones de las diferentes escuelas, el Cap. Kalauz y “Mike” Salvador volaban Neptune (11 tripulantes) y “Checho” Goitia y yo, Tracker (4 tripulantes), con gusto hubiese cambiado al oficial navegante por el suboficial mecánico. En definitiva, la composición de la tripulación fue: comandante, copiloto, navegante, operador radar y operador MAE (cinco almas a bordo y, por lo general, todos oficiales). Durante la primera misión de combate del grupo Embraer,

Los objetivos impuestos en las misiones eran los básicos, no cabía duda y no había sorpresa.

estos puestos estarían cubiertos por: el CCAV Kalauz, quien suscribe, el GUAV Zurdo, el GUCP Carrizo y TCCP Rosende, así que, a las 13:00 en punto, 12 horas desde nuestra llegada a Río Gallegos, despegamos rumbo a Malvinas para realizar una “trayectoria Norte”, iba con la firme determinación que haría lo que fuese necesario para suplir todas las falencias materiales con intensiones de máximo esfuerzo, arrojo, imaginación, ingenio, inteligencia, voluntad, conducta, excelente predisposición, perseverancia, obcecación y plegarias, muchas plegarias; regresamos a las 18:25 con la misión cumplida.

Extraje como experiencia, que el avión era físicamente muy cómodo comparándolo con el Tracker, y aun vistiendo traje antiexposición y chaleco de supervivencia; pero que no sucediera una emergencia porque sería muy difícil abandonar este aparato en caso de un amerizaje, sacar el bote por la puerta sería imposible por tamaño y peso, ni pensar en una línea de mar, las esperanzas de supervivencia se reducían al mínimo. El sistema de cifrado que nos habían asignado no era compatible con la operación aeronáutica, o cifrábamos o volábamos, no era funcional. Nuestro control nos interrogó sobre cual era nuestra posición, si comenzaba cifrando la respuesta letra por letra, número por número la irían a recibir media hora más tarde, o sea a 80 millas de distancia, así que, para cumplir con la condición de oportunidad contesté en claro “al whisky de Pastorino”, en referencia “al oeste de la Gran Malvina”, asociándolo a Malvina Pastorino, reconocida actriz argentina; nadie me entendió y me pareció inaudito. Amén de ello, me molestaba como nos habían bautizado, podían ser originales sin dejar de ser dignos, pero nuestro indicativo era “Escarola” ¿a quién se le ocurre ponerle “lechuga” a un avión de combate en guerra?, lo sentía despectivo. Esa noche soñé con un criptófono, y mientras tanto, no dejaba de preguntarme: “¿El manual de vuelo quién lo tiene?” No es fácil para el comandante de una misión de combate dar clases de conocimiento y operación del avión. Con ese tema pasamos durante nuestros vuelos, los momentos más agradables con el Capitán Kalauz; nos reíamos de buena gana cuando intentaba explicarme por quinta vez cómo funcionaba el circuito hidráulico y algún acaecimiento frustraba nuestro esforzado proceso. También estoy en condiciones de aseverar que aquella tradicional conclusión leída hasta el cansancio por los pilotos de Tracker de: “Los corazones de los aviadores navales laten más fuerte en una final de portaaviones que en combate con el enemigo”, es falsa, en lo personal creo que laten más fuerte con una idea clara, libertad y apoyo para realizarla.

Nos identifica como amigo al observar nuestra bandera pintada en el empenaje, a pesar de no reconocer el avión.

El día siguiente, 23 de mayo a las 09:45 despegábamos con la misma tripulación para la tercera misión de los Bandeirantes. Vivimos un pequeño detalle anecdótico para nosotros en aquellos momentos: ya en el proceso de regreso de las islas un A-4 de la Fuerza Aérea nos sobrepasó raudo y veloz rumbo a Río Gallegos, quizás nos sorprendió que volase solo y el bajo nivel de vuelo, pero nada más. Cinco años después, en 1987, realizando un ejercicio de planeamiento militar conjunto en la Escuela de Guerra Naval, conversando con un compañero del grupo perteneciente a la Fuerza Aérea, nos reconocimos como los tripulantes de aquellos aviones en aquel lejano día. Realmente aquel evento había sido bastante más dramático que el que nosotros habíamos supuesto, el oficial en cuestión, mi amigo, el entonces Capitán de la FAA Pablo M. Carballo, regresaba de una misión de ataque sobre el estrecho de San Carlos, habiendo perdido al Primer Teniente Luciano Guadagnini, solo y a baja altura a causa de las averías sufridas por el fuego enemigo. Fue allí que visualizó un punto negro en el horizonte, un avión azulado y narigón, evidentemente (pensó) un Sea Harrier, y al reconocer a la aeronave que le cerraba el paso como enemiga se preparó para atacarla con cañones, pero cuando nos tiene en la mira ya listo para hacer fuego, algo lo hace desistir, recién cuando nos sobrepasa, y ya absolutamente jugado, nos identifica como amigo al observar nuestra bandera pintada en el empenaje, a pesar de no reconocer el avión.

Era así, muy pocos aviadores reconocían este aparato; además, si éramos oscuros seríamos ingleses para los argentinos, pero si éramos claros seríamos fácilmente visibles para los ingleses, un verdadero dilema, lo preferible era que nadie nos viera, aunque ello no dependía de nosotros. Aterrizamos a las 15:30 h con la misión cumplida sin novedad.

Por mi parte, y volviendo a mi posvuelo, empezaba a preocuparme menos el saber ¿dónde estaría el manual de vuelo del Bandeirante 111 Patrulla?, pero también empecé a sospechar que el analizador de espectro radioeléctrico no estaba operando con los mismos estándares de funcionamiento a los que estaba acostumbrado en el Tracker, ¿sería una falla del operador o del equipo? creí que del equipo, pero recé para que fuera una falla del operador, perder el MAE sería una pesadilla, implicaba volar sordos, volar en la incertidumbre, perder el control, nosotros habíamos aprendido a depender con absoluta prioridad de la información del MAE.



El 27 de mayo a las 14:10 despegamos esta vez con el 2-P-202 y en mi caso, por tercera vez, con la misma tripulación, aterrizando a las 19:30 h. Ya empezábamos todos a desconfiar de la información MAE, como ya también habíamos descartado el uso de la clave en nuestras comunicaciones HF. Asumíamos al Bandeirante en su verdadera dimensión, un avión lento para su categoría (poco más veloz que el Tracker), sin antihielos, con un MAE dudoso y con un radar comparativamente moderno, pero diseñado para trabajar en emisión continua. Me torturaba la duda sobre las detecciones logradas, muchas veces, las bajas presiones provenientes de la Antártida arrastraban un prolijo tren de nubes lenticulares sobre la superficie del mar que eran confundidas con formaciones navales; para colmo, las estaciones meteorológicas chilenas no irradiaban sus reportes horarios. Las flotas de pesqueros englobados dentro de la URSS, que al principio del conflicto navegaban en la zona complicando la situación radar, pero favoreciendo nuestra situación táctica de superficie ante las detecciones MAE y radar del enemigo, ante las imágenes satelitales y para los análisis acústicos, ya se habían retirado. Había que tener fe en los operadores, pensé que me estaba inclinando a considerar como vitales y casi excluyentes al comandante y al operador radar, si esa dupla funcionaba los vuelos tendrían éxito, por lo que terminaba considerando al avión y su radar, nada más. Esa noche dormí mejor, tuve la sensación que los puntos sobre las íes se estaban acomodando.

Respecto a la lentitud de la aeronave, comparándola con la agilidad de Beech BE 200 (5.600 kg peso máximo de despegue), tomé conocimiento por los técnicos brasileros que al convertirse en un avión para el control de tránsito marítimo, búsqueda y rescate, o custodio de los intereses en el mar, se le agregaron tanques suplementarios de combustible en las puntas de las alas para mejorar su autonomía, similares a los del avión Xavante, ello implicó reforzar sus estructuras alares y también sus fijaciones a la sección central del tren de aterrizaje, todos esos agregados aumentaron sensiblemente su peso en más de 1.000 kilos (7.000 kg peso máximo de despegue), 1.400 kg más que el BE200 pero con las mismas plantas de poder, en ello radicaba la causa de sentirlo lento y pesado, era estable pero menos maniobrable.

A esta altura de nuestras experiencias, al manual de vuelo lo había casi olvidado, supuse que era como consecuencia de haber volado un par de horas como piloto recibiendo instrucción, cosa que realmente me hizo sentir mucho más cómodo. Era evidente que ya me había adaptado al avión y que también había calculado sus posibilidades, si bien no le otorgaba toda la confianza al radar, sabía que era lo único útil que teníamos y ya había decidido cómo operarlo para cumplir con el objetivo, en cuanto al MAE lo había descartado por poco confiable, lo utilizaría como fuente de información secundaria. Asumía un riesgo calculado mayor que el que me había impuesto en el Tracker. La misión se podía cumplir como a mí me gustaba, pero el resultado sería sin duda de menor calidad por las mayores probabilidades de error, pero ese era el medio que poseíamos, esa era la herramienta que teníamos y ya estaba convencido que alcanzaba, quizás a “duras penas” pero alcanzaba. Alguna vez, en un posvuelo alguien me interrogó telefónicamente desde Espora pidiendo garantías sobre mi exploración, por supuesto no las pude dar. Al final, el avión, que no era

Había que tener fe
en los operadores.



2-P-202 listo para otra misión de combate en la plataforma de GOS Aeronaval.

S2E y EMB111 formados después de la batalla.

en mi opinión el medio más idóneo y solamente con el radar operativo, ya que el sistema de antenas del MAE tuvo que ser retirado en mitad de la campaña porque producían destrucción estructural severa, sirvió, fue útil, quizás no como se esperaba inicialmente de él, pero demostró su utilidad, sin duda sumó. Ahora expresaba mi disconformidad comparando la buena suerte de los otros (las tripulaciones de Tracker) frente a la mala suerte de nosotros (las tripulaciones de Bandeirante), el muerto se ríe del degollado, fascinantes mecanismos de nuestra naturaleza.

Ya nuestro departamento logística funcionaba muy bien, los aviones siempre alistados para cumplir las misiones encomendadas, se realizaba un esfuerzo tremendo con buen ánimo y disposición, el grupo funcionaba y se hacía querer, las comodidades de las que disponíamos eran pocas, se extrañaba la vida en el portaaviones, nos sentíamos aislados, a bordo estábamos más cómodos y nos creíamos más funcionales, también se comía mejor, sin duda el buque constituía nuestro hábitat natural, pero todos comprendían el porqué de las falencias y se las superaba con camaradería y humor.

Nos sentíamos aislados, a bordo estábamos más cómodos y nos creíamos más funcionales.

Nuestra Armada Brancaleone

El Comandante de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina y de la Unidad de Tareas 80.2.2 era, como siempre, y para nuestra entera y completa satisfacción, el Capitán de Corbeta Héctor Alfredo Skare, quien conformaba dos elementos de tareas:

-Elemento de Tarea 80.2.2.1, S2E Tracker, 5 aviones, 8 tripulaciones.

-Elemento de Tarea 80.2.2.2, EMB 111, 2 aviones, 4 tripulaciones.

Dotaciones de vuelo de los Bandeirantes:

Capitán de Corbeta Julio E. Kalauz, Capitán de Corbeta Emilio V. Goitía, Teniente de Navío Enrique A. Fortini y Teniente de Navío Miguel A. Salvador, Comandantes de avión y operativos (4).

Teniente de Fragata Luis Sanguinetti, Teniente de Fragata Luis Navarro, Teniente de Corbeta Horacio Núñez, Guardiamarina Gustavo Zurdo, Copilotos/Pilotos (4), estaba previsto recibir como quinto copiloto al Teniente de Fragata Marcelo Álvarez, quien se desempeñaba como comandante de Tracker, pero no llegamos a concretarlo.

Teniente de Fragata Eduardo Gatti, Teniente de Corbeta Guillermo Meneses, Guardiamarina Luis Savoia, Guardiamarina Gonzalo Sulé, algunas misiones las ejecutó el Guardiamarina Gustavo Zurdo, Navegantes (4).

Teniente de Corbeta Jorge Rosende, Guardiamarina en Comisión Jorge Orofino, Guardiamarina en Comisión Héctor Carrizo, Guardiamarina en Comisión Miguel Gelman, Suboficial Principal Hugo Kaless, Suboficial Segundo Juan Fernández, Suboficial Segundo Wilfredo

Cabrera y Cabo Primero Miguel Ramírez, Operadores Detección (8), casi todas las misiones las llevaron adelante los oficiales.

Suboficial Segundo Juan Appelhans, Suboficial Segundo Carlos Guajardo, Suboficial Segundo Víctor Roblas, Suboficial Segundo José Heredia, Mecánicos de a Bordo (4).

Mantenimiento de los Bandeirantes:

Se alternaban: Teniente de Navío (ingeniero aeronáutico) Gabriel Vignola, Teniente de Fragata (ingeniero electrónico) Hugo Mosquera, Teniente de Fragata (ingeniero aeronáutico) Santiago Tondo. Permanecían estables: el Teniente de Corbeta (técnico aeronáutico) José Antonio Galandrini (a mi juicio el real Jefe de Logística), el Suboficial Primero Mario Enríz y el Cabo Primero Ramón Antonio.



Harrier en Malvinas operando desde una unidad auxiliar.

Se alternaba el siguiente personal civil perteneciente al Arsenal Aeronaval N° 1: Supervisor Luis de la Iglesia, Supervisor Luis Silvestri, Técnico Felipe Gallaman, Técnico Rubén Silvestri, Oficial Juan Skoropad, Oficial Luis Correa, Oficial Rubén Ramírez, Oficial Carlos Delle Ville, Oficial Antonio Angueira, Oficial Ernesto Helling, Oficial Héctor Szabo, Oficial Marín Casualdo, Oficial Horacio Santoro, Oficial Luis Endemaño, Oficial Eduardo Foyth, Oficial Sergio Podoba, Oficial Gandolino Barrone, Oficial Federico Ewe.

Éramos 47 argentinos (21 rotaban entre sí, así que siempre había 36 o 37) más los dos valorables y emponchadísimos técnicos brasileros, en total, 49 personas afectadas a la operación Bandeirante 111 Patrulla, en guerra y todos, por supuesto, pertenecíamos a diversos destinos. Alguien con picardía bautizó al grupo como “La Armada Brancaleone”, en referencia a una película de 1966, proyectada en Punta Indio en 1970, una comedia italiana protagonizada por Vittorio Gassman, donde una banda de facinerosos se burla del estereotipo de los caballeros plenos en valores del medioevo.

Trabajábamos, comíamos y descansábamos cuando las órdenes que recibíamos lo permitían, nuestros puntos de encuentro eran el hangar o nuestros lugares de descanso, no disponíamos de teléfonos internos, nuestra vestimenta nunca coincidía y siempre había alguien que recién se incorporaba y otro que ya se iba, pero todos teníamos la firme obsesión de cumplir con el objetivo, cumplir la misión. Comparándonos con la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, que llevaba 20 años de existencia mancomunada, disciplinada y eficiente, éramos diferentes, ambos grupos muy unidos, pero diferentes. Volábamos diferente (más lejos, más tiempo, más cómodos en lo físico pero más incómodos en lo operativo), nuestras logísticas eran diferentes, demandábamos más que los S2E, nuestros combustibles eran diferentes (aeronafta 115-145 vs. kerosene parafinado JP1), nuestras rutinas eran diferentes (estábamos más exigidos y en nuestras tripulaciones imperaban los más jóvenes). También eran distintos, en nuestro heterogéneo grupo, el Batallón Comando y Apoyo Logístico de la Fuerza de Infantería de Marina N° 1 nuestros anfitriones, o el Batallón de Comandos Anfibios, siempre listos a cruzar a las islas y que nos brindaban seguridad con su presencia; o la sección de Artillería Antiaérea del Ejército Argentino, parte de nuestras defensas; o la sección de Búsqueda y Rescate de la Prefectura Naval Argentina (un helicóptero Puma y un avión Skyvan). Todos ellos respondían a otros comandos, nosotros en particular respondíamos al Comandante del GT 80.2 y éste a su vez, al Comandante de la FT 80, Contralmirante Carlos García Boll (Comandante de la Aviación Naval), ambos en la Base Aeronaval Comandante Espora desde donde se ejercía nuestro control.

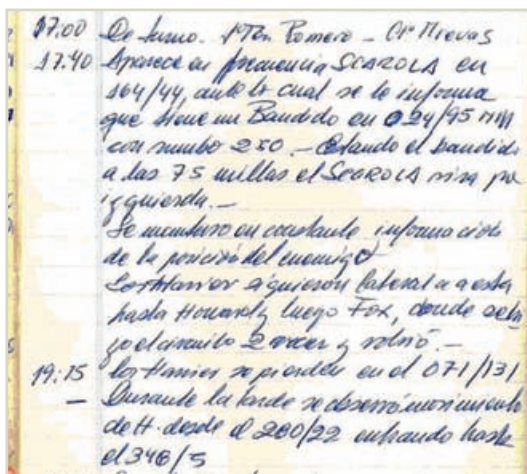
Alguien, con picardía, bautizó al grupo como “La Armada Brancaleone”.

Comandante de Bandeirante (sin haber leído el manual)

El 28 de mayo, con las tres misiones de combate en que me desempeñé siempre como copiloto del Capitán Kalauz y sumando siete horas de vuelo de adiestramiento, mi recordado y respetado Jefe del grupo Bandeirante me habilitó como comandante, el Capitán “valiente Checho” Goitía ya lo había logrado un par de días antes. Batía así mi record de irregularidades aeronáuticas, era comandante de 4 aviones simultáneamente: T-34C Turbo Mentor, BE 200 Súper King Air, S-2E Tracker y EMB 111.

Debíamos explorar el mar, me sentía realmente mucho más cómodo volando sobre el mar.

Dos días después, el 30, despegamos a las 14:35 h. Era mi misión de combate número 10 y como comandante, con libertad de acción, iba con el Guardiamarina Zurdo como copiloto, el Guardiamarina Savoia como navegante, el Guardiamarina Orofino como operador radar y el Teniente de Corbeta Rosende como operador MAE; mi armada Brancaleone se movilizaba. Debíamos realizar una trayectoria Sur, nosotros desconocíamos que a las 14:30, hora en que estaba programado nuestro despegue, había sido lanzado el último misil Exocet AM 39 en una operación conjunta planificada por el Comando de la Aviación Naval y ejecutada por aviones de la Armada y de la Fuerza Aérea. Al final, no solamente se los sorprendió una vez, sino tres veces y con la misma sorpresa táctica, pero sólo una vez (la primera) el blanco fue detectado por una aeronave exploradora, las últimas dos lo fueron por trabajos de recopilación de información del CIC (Central de Informaciones de Combate) relevadas desde Puerto Argentino obtenidas por el radar de la FAA y ploteadas, recalculadas las envolventes y evaluadas las posiciones por el Comando de la Aviación Naval, quien decidía el ataque con consulta a la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Ataque. Íbamos a explorar el espacio marítimo adyacente al Grupo de Tareas inglés atacado. A las 17:40 h le estábamos respondiendo a una alerta en VHF que nos efectuaba el Radar de Puerto Argentino y que nos informaba a nosotros, y a todos los que escucharan esa frecuencia, que nos marcaba al 164°/44'.



Copia del cuaderno del radar de Puerto Argentino del 30 de mayo donde figura “Scarola” por “Escarola”.

Las PACs (patrullas aéreas de combate) de Harriers estaban como era habitual, presentes, ya que no operaban sólo desde los portaaviones sino también desde buques auxiliares y posiblemente desde tierra, personalmente estaba convencido que siempre lo hacían bajo control positivo radar y que los pilotos no se desviaban un ápice de la doctrina, sea desde unidades navales o desde algún centro de radar en tierra, transferían el control de acuerdo a la posición del enemigo detectado y a la cantidad de interceptaciones por realizar. Siempre le prestaba mucha atención a todas las señales de emisiones radioeléctricas “jorobas” que lográbamos captar, pero en particular, a las provenientes de las islas Soledad y Gran Malvina que tendíamos a considerar como territorio amigo, pero que no lo era. Lamenté profundamente que no

hubiésemos participado en ésta, la última operación Súper-Etendard/Exocet.

Nuestras trayectorias (Norte, Centro y Sur) preestablecidas nos mantenían alejados de la costa de las islas, a mí me resultaba correcto que así fuera, debíamos explorar el mar, me sentía realmente mucho más cómodo volando sobre el mar, además, de esta manera, se dificultaba nuestra detección por el radar de Puerto Argentino, mantener comunicaciones en VHF con estilos diferentes y en esas latitudes no me gustaba; perdíamos la información de las PACs, pero lo prefería; además, con PACs o sin ellas hacíamos siempre lo que debíamos hacer, allanar el camino a todos los que cruzaran a las islas y mantener informados a sus defensores.

Nosotros volábamos muy bajo, nuestro color nos camuflaba acertadamente con la superficie del océano y de las nubes densas casi siempre presentes al sur de las islas, tampoco dejábamos estelas. Por la periodicidad de nuestros ascensos y emisiones radar eludíamos con buenas probabilidades a las unidades de superficie del enemigo con sus sistemas antiaéreos; consecuentemente, las PACs que vendrían luego tendrían dificultades en detectarnos porque sus controladores no nos tenían en sus radares, sus interferencias a nuestro

radar no nos molestaban, quizás habríamos sido detectados pero como después de nuestra emisión radar descendíamos y cambiábamos el rumbo en forma aleatoria, deberían buscar-nos a muy baja cota, y allí creía, perderían las comunicaciones (nunca supimos si trabajaban con retransmisores aéreos para mantener el control informativo, pero entendíamos que no). También pensaba especulando, o quería creer, que nuestras tan diferentes velocidades colaborarían para complicar las maniobras a los pilotos y a los controladores.

Cuando los radares Ferranti Blue Fox del Sea Harrier emitían, nosotros ya estábamos con nuestro radar en *stand-by* y sus emisiones se reflejaban en nuestras pantallas con mucha claridad, hacían tal interferencia -rueda de carro- que hasta nos permitían establecer el arribamiento de los emisores.

La secuencia que suponíamos en nuestras tertulias se iba cumpliendo, quedábamos enfrentados simplemente avión contra avión, sin controladores, solamente con sus capacidades técnicas y humanas, era fascinante, era volver a la pedana, ahí nos introducíamos en la mejor nube que encontrábamos, si la había; siempre realizábamos alteraciones importantes en nuestro arribamiento, no eran necesarias maniobras violentas, por lo general, ponía rumbo aproximado en la dirección del emisor para presentar la menor superficie reflectora radar y acelerar el encuentro o cruce o lo que resultara, obligarlos a buscar abajo, adonde el enemigo no tenía la mejor visual. Asumíamos que los ingleses no operaban con la capacidad de control aire-aire en esas latitudes a pesar de los esfuerzos de los norteamericanos de proveerles radares helitransportados. Si se daban las condiciones atmosféricas para cargar hielo, era necesario confirmarlo, entonces cada tanto cambiábamos el paso de las hélices, por precaución, para eventualmente desprenderlo; si golpeaba en la cabina se oía fácilmente y se confirmaba la formación del hielo, se desprendía de las palas de la hélice del motor izquierdo, aumentaba así la gravedad de la situación y había que salir de la nube con urgencia, pero reconozco que la mala meteorología en la zona siempre nos fue favorable. Esperábamos llamando a la suerte, puesto que para nosotros en teoría, era preferible cargar hielo que implicaría un potencial amerizaje por falta de sustentación a desintegrarnos en el aire por la explosión de un misil o despedarnos por los dos cañones de 30 mm que poseía el Harrier, pero lógicamente no podíamos exponer el avión ante la creencia de que el enemigo estaba a la vista.

Quedábamos enfrentados solamente avión contra avión, sin controladores, solamente con sus capacidades técnicas y humanas.

Mi distribución visual se posaba demasiado frecuentemente en los instrumentos de temperatura de las turbinas, perder un motor sería otra historia. Era el momento para fumar-se un cigarrillo y repasar mentalmente la cinemática de la experiencia que nos parecía surrealista, que todo sólo estaba en nuestra imaginación, porque en realidad nunca vimos, por lo tanto no pudimos confirmar fehacientemente todos los intentos de interceptación, sólo nos constaba la habitual y clásica emisión de un supuesto e ineficiente radar "Blue Fox" que podía ser más o menos nervioso y persistente. Pasado un tiempo prudencial y con ausencia de interferencia radar en nuestra pantalla siempre en *stand-by*, retomábamos nuestro rumbo o reprogramábamos nuestra trayectoria continuando el vuelo, utilizábamos también como un indicador secundario la luz ámbar que se encendía en el transpondedor cuando nos iluminaban, que también llevábamos en *stand-by*. Estas experiencias nos sucedían una o dos veces en un vuelo en esas latitudes y esas fechas, no recuerdo haber enfrentado intentos de interceptación en tres oportunidades consecutivas, lo asumíamos en silencio y sin comentarios, con seguridad y con cara de póker. La diferencia con la operación de los Trackers era mucha, nosotros teníamos que esperar a que las señales electromagnéticas del enemigo se hicieran presentes en nuestros pobres instrumentos (radar y transpondedor), ello nos obligaba a prever que ya nos habían detectado, ya que la intensidad de la señal debía ser alta. En el Tracker, por lo general operábamos bajo lóbulos, o sea, que nos podíamos anticipar al hecho de ser detectados midiendo la intensidad de la señal electromagnética en el ambiente, eso nos quitaba mucha incertidumbre.

En el Bandeirante la rueda de carro era solo percibida por el operador radar en su pantalla, en mi caso, casi todas mis misiones las hice con el Guardiamarina Héctor Carrizo como ope-



Tracker y Bandeirante operando en la pista de GOS Aeronaval.

radar radar, había volado con él en los Trackers y le tenía mucha confianza, me comunicaba los sucesos con seguridad y en tiempo para comenzar la evasión y tratábamos de no transmitirlo al resto de la tripulación así como tampoco negarlo, simplemente tratarlo como un acontecimiento más.

Nuestra mejor defensa la constituía la franca emisión electromagnética del enemigo, si éste no emitía no teníamos preaviso, eso es precisamente lo que hacíamos nosotros, emitir poco, avisar poco. Muchas veces concluí que nuestro comportamiento era el de un verdadero caradura, volábamos a las zonas potencialmente conflictivas simple y literalmente con un bajo perfil, “volando bajito y despacio” con la precisión que nos otorgaba el navegador inercial y una escueta emisión radar, pero con actitud y persistencia.

ralmente con un bajo perfil, “volando bajito y despacio” con la precisión que nos otorgaba el navegador inercial y una escueta emisión radar, pero con actitud y persistencia.

El comandante del portaaviones HMS *Invincible* durante la guerra, Admiral Sir Jeremy J. Black le comentó durante una reunión a nuestro Vicealmirante VGM Benito Rótolo, que en 17 oportunidades su buque destacó PACs para la interceptación de los Trackers y/o Bandeirantes previamente detectados. En el informe final del HMSUB “Valiant” (Report of Proceedings) donde se asientan día por día todas las detecciones de las emisiones radar y avistajes de nuestros aviones, para los Tracker se contabilizaron 37 oportunidades en que sus emisiones radar fueron detectadas y 3 avistajes, y para los Bandeirantes 32 emisiones y 8 avistajes (información relevada entre el 20 de mayo al 25 de junio por ese submarino que operaba entre Río Gallegos y Río Grande).

Nuestra mejor defensa la constituía la franca emisión electromagnética del enemigo, si este no emitía no teníamos preaviso.

El vuelo del 30 siguió con fuertes e inusuales interferencias y señales MAE del sector Este. Regresamos a nuestra casa, donde aterrizamos a las 22:25 h, después de más de siete horas de nuestro despegue de Río Gallegos, ya teníamos iluminación de balizas eléctricas portátiles en la pista, nuestro aeródromo auxiliar progresaba incesantemente y otra vez sin novedad (“sin novedad” significaba volver con la tripulación y el avión sanos), todos los acaecimientos se registraban y se entregaban con los informes de vuelo (en particular delegaba esta responsabilidad en el oficial navegante de la misión).

El día 1.º de junio nos tocó madrugar, me despertó el “mutante” de guardia a las 04:00. El “mutante” era un personaje único, eran conscriptos, quienes cumpliendo funciones de imaginarias, enfundados en sus camperas de abrigo verdes y siempre con sus cabezas cubiertas para protegerse del frío que imposibilitaba verles el rostro, ingresaban sigilosamente a la “casa vacía”, nos buscaban y despertaban para indicarnos que debíamos levantarnos, lo hacían en silencio, sin errores y respetuosamente, a veces me recordaban que debía atarme una prenda de color blanco en el brazo izquierdo para que los centinelas no nos impidan la libre circulación (léase, no nos disparen) nunca pude hablar con ninguno, con el pasar de los años siempre recuerdo con nostalgia a aquellas personas que permanecieron cerca nuestro en momentos vibrantes y me fueron desconocidas.

Una vez afuera, con el “Negro” Navarro, se nos unieron el GU Savoia, GU Carrizo y GU Orofino que dormían en la otra casa y emprendimos el camino de unos doscientos metros de campo helado hasta el hangar. El oficial de la UT 80.2.2 de guardia en operaciones nos recibió como siempre, con buen humor, con la misión a realizar, con un café, algo de inteligencia y meteorología que en verdad no nos interesaba mayormente ya que el vuelo se realizaba igual; cuanto peor fuese la meteorología en la zona me alegraba más, era más importante la conservadora portátil con algunas vituallas (normalmente para cuatro, ya que se habían acostumbrado a la tripulación del Tracker, cuando nosotros éramos siempre cinco) y mi bolso verde con la pistola ametralladora y las granadas.

A las 05:46 despegábamos en el 2-P-202 para cumplir con la trayectoria Sur, como siempre

casi en silencio, en frecuencias no usuales, sin luces y a baja altitud, para no alertar a los “campanas” que asumíamos se concentraban sobre la pista de Fuerza Aérea, era la primera vez que cambiaban tantos integrantes de la tripulación, seguíamos rotando, era un buen indicativo del adiestramiento en curso. Aterrizamos a las 12:06.

El día 2 de junio, y otra vez con el TF Navarro, GU Savoia, GU Carrizo y GU Orofino, despegamos a las 05:56 h para una trayectoria Norte, sólo los inefables movimientos en la entrada norte del estrecho de San Carlos nos mantuvieron atentos y laboriosos, y aterrizamos a las 11:02.

¡Contacto a una milla!

El 4 de junio por la tarde con el 2-P-

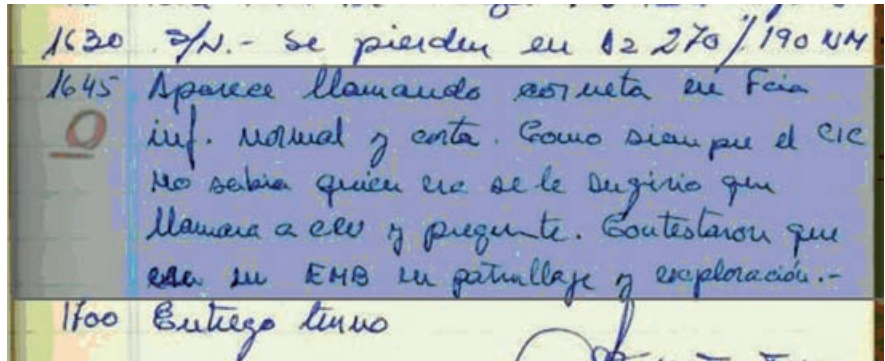
202 despegamos a las 14:11 en mi misión de combate numero 13 y algo debía pasar, a 50 millas al 090° de Río Gallegos, el Guardiamarina Carrizo detectó electrónicamente mientras calibraba el radar, a una milla aproximadamente “un chico”, apéndices de un submarino que ante su alarma e inmediata marcación alcancé a visualizar. Sin duda, los clásicos apéndices de un submarino a profundidad de periscopio, que intentamos atacar con la rueda del tren principal izquierdo y posiblemente con la hélice incluida, porque el parante del tren principal es muy corto en este avión, pero los perdimos en la maniobra. Inmersión para un submarino por una parte, pero profunda desgracia para un oficial antisubmarino por la otra. Realmente lamentamos haber perdido la posibilidad de neutralizar al segundo submarino nuclear de ataque inglés en la contienda, (el primero fue el HMSub “Splendid” el 5 de mayo, ya que ese día abandonó la persecución del portaaviones y se dirigió a la zona de reparaciones para recibir repuestos vía aérea, quizá por nuestro ataque con torpedos), la posibilidad de romperle la antena MAE y el periscopio de búsqueda le significaría su regreso a casa, muchas veces recordando este episodio me pregunté qué hubiera sucedido de tener cohetes, y siempre concluí que es una pregunta inválida, qué hubiese sucedido si las cuestiones hubieran sido otras, es definitivamente una alternativa inexistente.

Nos elevamos para intentar visualizar la silueta bajo el agua, sin éxito, e informamos del acaecimiento por UHF a GOS. Continuamos nuestra misión programada y regresamos a las 19:44 h, quizás en éste hayamos alcanzado el punto más distante en nuestros vuelos 85 MN al Este de Puerto Argentino, 52° 34' S y 55° 56' W aproximadamente a 485 MN de Río Gallegos.

A casa y nuevamente a la guerra

Durante unos días nuestro comando, de ser posible de a uno o de a dos, nos enviaba a nuestras casas, en mi caso, desde el 6 de abril estaba ausente, en Punta Indio había quedado mi señora con mi hija de 5 años recién cumplidos el 21 de marzo y mi hijo de un año y medio, así que me tocó disfrutar junto con el Teniente de Fragata Daniel Marinsalta del descanso de un día completo y reparador en nuestros hogares.

Regresamos de madrugada en un vuelo comercial desde el Aeroparque Metropolitano como simples y rutinarios pasajeros con destino a Río Gallegos, podíamos conversar sobre el mundial de fútbol que estaba por comenzar en España, o de la próxima visita del Papa Juan Pablo II mientras saboreábamos un café y leíamos el diario, realmente magnífico.



Cuaderno de Puerto Argentino. 4 de junio, efectuamos una llamada corta.

Intentamos atacar con la rueda del tren principal izquierdo, y posiblemente con la hélice incluida.

Horas voladas como Comandante		37.9
Horas voladas como Copiloto Operativo		17.9
Copiloto de traslado EPO-GOS		5.3
Copiloto	1.2	Adiestramiento 7.0
Observador	2.4	
Piloto	3.4	
Total		68.1



Comandante, Plana Mayor y Dotación de la UT 80.2.2. (24/junio/1982)

En este vuelo se produjo una incompatibilidad en el uso de los medios propios que afectó mi capacidad de resistencia a la incertidumbre.



TRACKER EN MALVINAS. JUNTOS ALLÍ PELEAMOS. Unidad de Tareas 80.2.2 50 años de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina.

El 12 de junio despegamos a las 09:50 h para realizar una trayectoria Sur en el 2-P-201. A las 03:30 había sido exitosamente lanzado el último misil Exocet MM 38 desde proximidades de Puerto Argentino. En este vuelo se produjo una incompatibilidad en el uso de los medios propios que afectó mi capacidad de resistencia a la incertidumbre.

El Tracker 2-AS-25 tripulado por el Sr. Comandante Capitán Héctor "Yunque" Skare había despegado para casi la misma trayectoria Sur a las 06:15 y en proximidades de Malvinas recibió en su analizador de espectro señales de un radar de búsqueda inglés, lo que motivó de su parte una intensa emisión radar intermitente que, a su vez, nosotros recibíamos en nuestra pantalla radar y traspondedor, (que en ese momento clasificamos como "Blue Fox", nuestro análisis -rueda de carro- a eso se reducía, sólo nos permitía asumir que era una emisión radar que estaba cerca, era insistente, era aéreo) nos sorprendió que los aviones ingleses ya operaran claramente al oeste de las islas. Una vez superado el encuentro con el Tracker continuamos con nuestra misión hasta aterrizar a las 15:23 h. En tierra, con el CC Héctor A. Skare y el CF Carlos A. Cortalezzi (Comandante de la Escuadrilla el año anterior y de visita en GOS) analizamos el incidente.

Así llegamos al domingo 13 de junio, despegando a las 03:00 h de la madrugada, desde la pista de la ex estación Aeronaval Río Gallegos a bordo del Bandeirante 111 A Patrulla 2-P-201 de la Armada Argentina (en arrendamiento) para realizar mi misión de combate número 15 en el conflicto del Atlántico Sur, esta vez en compañía del Guardiamarina Gustavo Zurdo como copiloto, el Guardiamarina Gonzalo Sulé como navegante, el Guardiamarina Héctor Carrizo como operador radar y el Guardiamarina Jorge Orofino como segundo operador radar (ya que la parcial alarma radar hacía tiempo que la habíamos perdido) para realizar un vuelo sobre la trayectoria Sur. Determinamos una unidad de superficie enemiga a 45 MN de distancia, caleteando o fondeada, (o quizás un centro radar en tierra) en latitud 52° 12' S y longitud 59° 14' W en la Bahía de los Abrigos de la que recibimos interferencia radar desde las 05:10 hasta las 05:43 h y sin actividad de PACs asociada, pero ya era preocupante puesto que la dejábamos a retaguardia y la relacionamos con la detección del Tracker 2-AS-25 del día anterior, continuamos con nuestro vuelo y aterrizamos a las 09:00 h; cumplimentando sin novedad la última misión de combate de esta tripulación en el conflicto.

Al final, mis horas totales voladas en el Bandeirante fueron 68.1, que implicaron 9 misiones de combate: 3 misiones como copiloto, el 22, el 23, y el 27 de mayo y 6 misiones como comandante, el 30 de mayo, el 1, el 2, el 4, el 12 y el 13 de Junio. Hice mi primer vuelo el 21 de mayo desde Espora a Río Gallegos y el último, el 24 de junio, de Espora a Aeroparque y Punta Indio.

Al final, mis horas totales voladas en el Bandeirante fueron 68.1, que implicaron 9 misiones de combate: 3 misiones como copiloto, el 22, el 23, y el 27 de mayo y 6 misiones como comandante, el 30 de mayo, el 1, el 2, el 4, el 12 y el 13 de Junio. Hice mi primer vuelo el 21 de mayo desde Espora a Río Gallegos y el último, el 24 de junio, de Espora a Aeroparque y Punta Indio.

RECONOCIMIENTO

A todos los caídos de Malvinas.

A la memoria del Capitán de Navío (R) VGM Julio Esteban Kalauz.

AGRADECIMIENTO

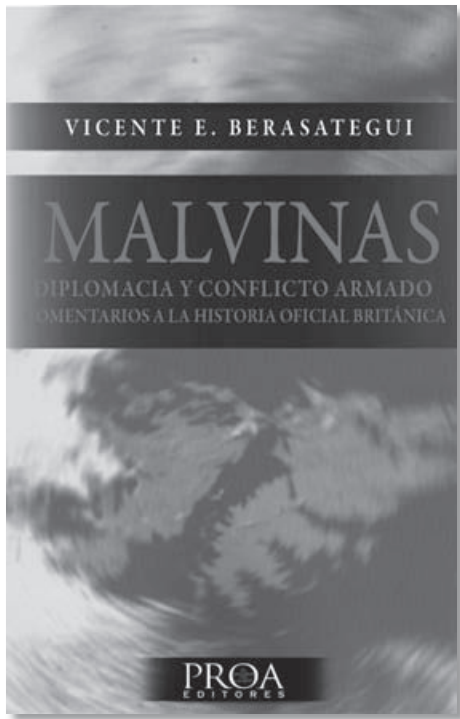
Al Sr. Director, Consejo Editorial y al personal del Boletín del Centro Naval, por su encomiable labor.

Al Capitán de Corbeta Marcelo Vulic y al Suboficial Mayor Juan Carrera, Comandante y Suboficial de Unidad de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina por su colaboración en el acopio de información.

Al Dr. Mariano Sciaroni, por su colaboración en la corrección del trabajo.

Al Sr. Carlos A. García, artista aeronáutico, por su desinteresada contribución.

Comentario del Contraalmirante VGM (R) Guillermo R. Delamer



MALVINAS. Diplomacia y Conflicto armado.
Comentarios a la historia oficial británica
Embajador (retirado) Vicente E. Berasategui
 Editorial Proa Editores, 2011
 ISBN: 978-987-1766-23-9

La expresión del último párrafo del libro del Embajador Vicente Berasategui: *“Lo que es difícil no es imposible”*, sirve, por un lado, para ilustrar la tarea de analizar su excelente obra y por otro, para sintetizar que Malvinas sigue siendo una causa abierta y que, como concluye el autor *“basta que ambas partes reconsideren sus posiciones extremas y empiecen a conversar seriamente sobre como encontrar una solución a la disputa suscitada en 1833”*.

El libro es una respuesta a la obra *Historia oficial de la Campaña de Malvinas (The Official History of the Falklands Campaign)*, escrita en dos extensos tomos y publicada en el año 2005 por el prestigioso académico británico Sir Lawrence Freedman, quien tuvo acceso a toda la documentación oficial británica y se basa en la misma para exponer sus conclusiones. No obstante, es

oportuno aclarar que no se la puede calificar como de “imparcial”, puesto que refleja exclusivamente la opinión de un solo lado del conflicto y es altamente probable que sus escritos hayan pasado por el filtro de las autoridades del Reino Unido a fin de evitar cualquier posible interpretación que pudiera afectar a sus intereses.

No existe, en cambio, documento o estudio oficial alguno por parte de Argentina que abarque globalmente los aspectos históricos, políticos, estratégicos y tácticos militares del prolongado conflicto, expresado como política de Estado. Esta falta de respuesta oficial argentina a la postura británica, expresada en su *Official History*, fue lo que motivó al Embajador Berasategui a realizarla personalmente, y me consta que le significó un esfuerzo considerable. Aunque el Embajador actualmente no ocupe cargo oficial alguno, la misma puede ser considerada de hecho como tal, dado que es la única respuesta jerarquizada que un argentino ha dado a este vacío inexplicable de nuestra parte.

Nobleza obliga, hay que ponderar la franqueza y muchas veces objetividad con la que Freedman se expone en su obra, a pesar de no llegar a coincidir con muchos de sus puntos de vista. Por sólo citar alguno de esos aspectos, llega a admitir que el Reino Unido no cuenta con fundamentos históricos y/o jurídicos suficientes como para demostrar su soberanía sobre las islas. A falta de ellos, el autor reconoce que el Reino Unido ha echado mano al recurso más reciente de la “autodeterminación de los pueblos”. Sin embargo, no traslada este principio a la toma inicial de la posesión argentina ocurrida el 2 de enero de 1833. Tampoco menciona otros conflictos coloniales similares, resueltos sin que se tomaran en cuenta los intereses ni los “deseos” de sus habitantes, tales como fueron Hong Kong, cuya población fuera transferida a otro régimen y país diferente sin consulta previa alguna, ni la transferencia forzada de la población de la isla Diego García, para cederla luego como base estratégica militar a los EE.UU. en el Océano Índico. Berasategui opina que *“para Freedman, el principio de la libre determinación no es tal, sino un concepto del que uno puede o no valerse según las circunstancias”*.

El autor de la obra en análisis va desgranando y explicando a lo largo de sus 34 capítulos todos los aspectos que cubre la voluminosa “historia oficial británica”, desde su visión histórica, el tránsito a lo largo de más de un siglo y medio de reclamos argentinos continuados, el conflicto armado de 1982, el estado actual de la situación política-diplomática y propone, finalmente, una visión de futuro para una resolución inteligente de este más que centenario conflicto. Rebate, pero también confirma con suma objetividad algunas de las opiniones de su contraparte. Lo hace, como el mismo lo expresa, para *“acercarse a la realidad, para determinar cómo una relación bilateral estrecha entre ambos países ha sido comprometida por este diferendo que mantienen la Argentina y el Reino Unido, desde hace cerca de dos siglos”*.

Casi un tercio del libro de Berasategui está dedicado al análisis histórico del conflicto que se prolonga desde el siglo XVI hasta la toma de las islas en 1833; el largo período de reclamaciones infructuosas que le sigue, hasta el hecho más promisorio para la Argentina, en la década de 1960, cuando se obtiene la conocida Resolución 2065 (XX) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, invitando a ambos gobiernos a negociar. Sigue con las tensiones que se fueron suscitando posteriormente, impulsadas fundamentalmente por el lobby isleño en el Parlamento. Continúa explicando de qué manera el Reino Unido siguió buscando “ganar tiempo”, finalizando esta primera parte en la crisis que se genera en las Islas Georgias.

Casi los dos tercios restantes los dedica Berasategui al análisis del conflicto de 1982, desde los ángulos de la política, la diplomacia y las acciones militares que llevaron a cabo ambos Estados, marcando con claridad meridiana los errores y aciertos de las partes, en cuanto a sus apreciaciones estratégicas y acciones tácticas.

En el aspecto militar, sintetiza hacia el final de esta segunda parte, con gran acierto, las deficiencias que Freedman trata de soslayar o a lo sumo suavizar en su libro acerca del rendimiento de los sistemas de armas británicos. Sin duda que las FF.AA. del Reino Unido fueron sorprendidas por las tácticas utilizadas por los argentinos, donde los sistemas de defensa antiaérea del Reino Unido resultaron poco eficaces, dice Berasategui. Sus misiles Sea Dart, los Sea Cat, los cañones antiaéreos de 114 y 20 milímetros resultaron un fracaso y se debió desplegar tripulantes de sus naves en cubierta con armas automáticas ligeras, para paliar esta deficiencia. Tampoco los misiles tierra-aire Rapier y el Blowpipe demostraron gran eficacia a la hora de su empleo, aspecto que se trató de ocultar en beneficio a sus fabricantes. El misil Sea Skua,

utilizado por los helicópteros embarcados, al que le han atribuido varios hundimientos de unidades de superficie argentinas, tampoco resultó muy exitoso. Baste decir que el buque auxiliar *Alférez Sobral* que fuera impactado por dos de ellos, sigue hoy en día operando con un nuevo puente de navegación. Los británicos no pudieron en casi ningún momento cortar totalmente el reaprovisionamiento por vía aérea a Malvinas, ni neutralizar el aeropuerto en las islas, a pesar de haber sometido a su pista a intensos bombardeos con muy baja eficacia.

Las grandes novedades tecnológicas de este conflicto naval moderno fueron, sin lugar a dudas, el empleo del misil aire-aire “SideWinder 9L” provisto a último momento durante el trascurso de la guerra por los EE.UU. y que fuera utilizado con mucha eficacia contra nuestra aviación por parte de los Harriers británicos y, por el lado argentino los misiles de origen francés “EXOCET AM 39” y el “MM 38”, lanzado desde una instalación en tierra y que fuera diseñado por ingenieros en armas argentinos. Las tácticas utilizadas por nuestra aviación –tanto de la Fuerza Aérea Argentina como de la Aviación Naval– que habían sido previamente estudiadas en el destructor de la clase 42 ARA *Hércules*, con las escuadrillas participantes antes del inicio de las hostilidades, resultaron una sorpresa táctica y un verdadero dolor de cabeza para las fuerzas del Reino Unido.

Del caso del hundimiento del Belgrano resulta, tanto por parte de Freedman, para de alguna manera justificarlo, como de Berasategui, para marcar la incongruencia de su ejecución, extensos análisis de los aspectos político – diplomático – militar de la decisión. Aquí el Embajador Berasategui hace un profundo y detallado análisis del tema “Belgrano”. Califica como el “episodio más grave” de todos de los que conmovieron a la opinión pública británica, la desaparición del libro de guardia del submarino *Conqueror* luego de finalizada la guerra. Todo buen marino profesional sabe el celo que se tiene con el libro de guardia de todo buque, ya que permite reconstruir en detalle lo acaecido. Más aún cuando la unidad ha participado en acciones bélicas. Resulta evidente pues, que los aspectos que rodean al hundimiento del Belgrano son lo suficientemente “turbios” por la parte británica, como para justificar una acción como la descrita. La decisión de su hundimiento resulta pues absolutamente controvertida y hasta pérfida, por apartarse de manera unilateral de las reglas de empeñamiento establecidas por el mismo Reino Unido. En realidad, se estaba “torpedeando a la paz”, o sea, a la única y última posibilidad de finalizar las acciones bélicas y lograr un acuerdo de las partes, lo que bajo ningún concepto deseaba la Primer Ministro británica.

En su capítulo 34, el Embajador Berasategui expone sus reflexiones finales con una claridad absoluta, con lenguaje profesional, pero al mismo tiempo, entendible para el público general que esté interesado en profundizar la temática de Malvinas. No deja lugar a dudas respecto a sus opiniones favorables y desfavorables del conflicto, analizado como un todo. Lo realiza durante todo su libro, con una jerarquía intelectual destacable, con un minucioso trabajo de investigación de cada tema que trata y lo hace como lo que es, una autoridad en la materia, atento a su experiencia profesional en el cuerpo diplomático, donde debió actuar en aspectos verdaderamente trascendentes. Más aún, habiéndose desempeñado como Embajador en Londres, ha tenido oportunidad de intercambiar puntos de vista sobre el conflicto de Malvinas con importantes personalidades británicas, y lo continúa haciendo hoy en día, llegando a conocer a fondo sus puntos de vista y a avizorar posibles formas de abordar alguna solución del largo conflicto.

En este sentido, en este último capítulo presenta propuestas concretas de cómo articular lo que llama una “verdadera diplomacia” que permita recuperar la iniciativa. También sugiere con criterio profesional acertado, formas de apuntalar la defensa nacional con un carácter defensivo, que llegue a complementar necesariamente a la diplomacia.

En resumen, tal como se lo presentó en su oportunidad en el Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), el libro *Malvinas* del Embajador Vicente E. Berasategui es de un elevado nivel en cuanto a la profundidad con que el autor ha analizado cada aspecto del conflicto y es relevante para todo aquel que necesita o desea interiorizarse a fondo sobre la temática de Malvinas, desde todos sus ángulos. Ello incluye a las universidades que estudian Ciencias Políticas, Relaciones Internacionales; el Instituto del Servicio Exterior de la Nación (ISEN) y a la Escuela Superior de Guerra de las FF.AA. En todos ellos resulta de lectura preceptuada e imprescindible.

Finalmente, el Embajador Vicente E. Berasategui utiliza un lenguaje directo, profesional, por momentos duro, cuando los temas que toca requieren tratarse de ese modo. Sus fuertes opiniones, que parten de una convicción analítica, producto de su aquilatada experiencia y de intensos estudios de su parte, son manifestadas de manera abierta, clara y con firme convicción que, desde ya adelante, es probable, que pueda no llegar a conformar necesariamente a algunos.

Por ello es que concluyo mi presentación de su brillante libro con un: “Quien quiera oír (leer), que oiga (lea)”.

Comentarios de HV



1982

Los documentos secretos de la Guerra de Malvinas/ Falklands y el derrumbe del Proceso **Juan B. Yofre**

Editorial Sudamericana, Buenos Aires.
1.ª Edición. 2011. 584 páginas.
ISBN 978-950-07- 3666-4

La obra de Yofre es un entretenido relato del año 1982. Con habilidad casi de novelista, narra los hechos políticos de ese año crucial de la historia argentina. Conjuga documentos “reservados y secretos” y las acciones políticas, diplomáticas y militares con hechos menores que sirven para recrear el ambiente de la época que narra. Con nombres propios identifica a actores de la política nacional que apoyaron la gesta de Malvinas, pero que luego de la derrota argentina no dudaron en llamarla “aventura”, calificando severamente a los jefes del Proceso de Reorganización Nacional. Asimismo, contribuye al análisis de los hechos que trata con su particular visión de periodista.

Pinta con agudeza el panorama social y político de la Argentina; muestra la nación unida frente a la gesta reivindicadora y la reacción frente a la derrota nacional, que lleva al ocaso al poder militar presente en la vida nacional desde antes de 1810 y hoy prácticamente desaparecido del escenario nacional.

La parte más interesante del libro revela las negociaciones diplomáticas luego del Operativo Rosario,

donde utiliza documentos, grabaciones y apuntes desconocidos por la opinión pública.

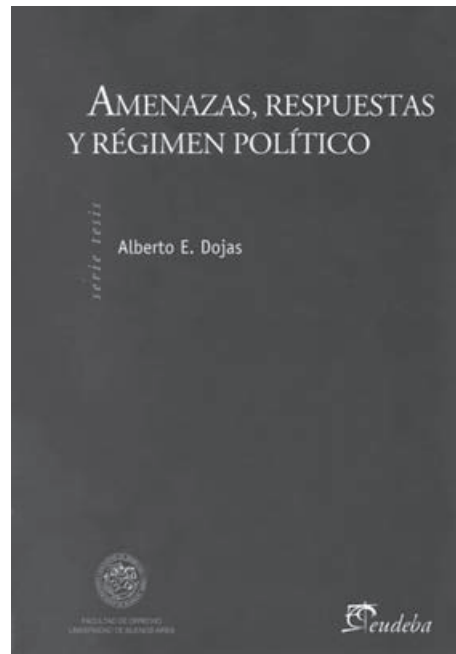
No evita calificar a personajes involucrados en los hechos, lo que en cierta manera ayuda al lector a sacar sus propias conclusiones teniendo en cuenta la postura del autor ante los acontecimientos.

Amenazas, respuestas y régimen político.
Entre la legítima defensa y la intervención preventiva.
Alberto Edgardo Dojas
 Eudeba, Buenos Aires, 1.ª Edición, 2011, 932 páginas.
 ISBN 978-950-23-1872-1

El Ministro Dojas ha ido forjando el importante trabajo que presenta a lo largo de su desempeño en la carrera diplomática. Es en la actualidad, Subdirector de Seguridad Internacional, Asuntos Nucleares y Espaciales de la Cancillería argentina.

El volumen que nos ocupa es su tesis doctoral realizada para la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires. Es una obra importante que cautiva, entre otras virtudes, por la lógica sencilla con que se definen términos fundamentales (legítima defensa, legítima defensa precautoria, intervención preventiva, amenaza, etcétera) y por la sencillez de un lenguaje que es erudito y elegante.

La lectura del libro nos sumerge en un mundo intelectual conformado por la Política, el Derecho Internacional y



las Relaciones Internacionales, pero rápidamente se advierte el deseo de dar respuestas a los temas que se plantean en el mundo, a los problemas que surgen de las amenazas actuales y a los que se ven enfrentados los poderes constitutivos de los Estados modernos.

Para los lectores en general, es interesante destacar la cantidad de “casos” considerados, avalados por una oportuna y profusa bibliografía; el lector militar se enriquecerá con percepciones como las que nos presenta Dojas.

Escriba en el Boletín

Las colaboraciones para el Boletín del Centro Naval podrán ser presentadas por los socios del Centro Naval, por miembros de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, y por personas idóneas en las disciplinas que surgen implícitas de las finalidades del Boletín.

Todos aquellos que quisieran escribir para la revista y por una razón u otra aún no lo han hecho, están invitados a conversar con el Director del Boletín sobre el tema.

Para más información sobre cómo presentar los trabajos en nuestra Redacción, consultar en nuestra página web

www.centronaval.org.ar/boletin/bcn-escriba.html



ANÁLISIS Y CRÍTICA DE LA HISTORIA OFICIAL DEL CONFLICTO DE MALVINAS, VISTA POR EL GOBIERNO BRITÁNICO

-Escrita por Sir Lawrence Freedman-
[Análisis del volumen 2, capítulo 30]
“La amenaza aérea argentina”

Guillermo R. Delamer

Transcurridas ya tres décadas del conflicto entre el Reino Unido y nuestro país, es hora que vayamos escribiendo (para la historia) muchas de las cuestiones que han quedado relegadas por el debido “secreto profesional”.

Treinta años después, es tiempo que “nuevos acontecimientos” vayan saliendo a la luz, de modo que todos los argentinos puedan apreciar detalles que en su momento no pudieron ser narrados por el secreto de las tácticas que se utilizaron. Esa reserva fue perdiendo vigencia en la medida en que nuevas tecnologías han ido apareciendo. Lo que pretendo demostrar es que no hubo tanta “improvisación” en el conflicto de Malvinas como algunos malintencionados nos desean hacer creer, ni que nuestras FF. AA. se desempeñaron con falta de profesionalismo.

En el 2005 el Reino Unido editó lo que denominó *The Official History of the Falklands Campaign* (versión oficial del conflicto del gobierno británico). El trabajo fue encomendado al historiador y politólogo Sir Lawrence Freedman, quien lo escribió en dos volúmenes. El análisis del Capítulo 30 del Volumen 2 de la “Historia Oficial” merece, tanto como los demás capítulos, un análisis y una respuesta acorde de la parte argentina. Este capítulo se refiere a la “Amenaza aérea argentina” y tiene múltiples aspectos que necesitan ser evaluados objetivamente, y por ello, la razón de ser de este artículo.

Deseo aclarar especialmente, que todos los comentarios que formularé son referidos a la época y a las circunstancias que se atravesaron en el año 1982, sin hacer ningún juicio de valor sobre los datos objetivos sobre los que comento, en particular los referidos a la intervención de gobiernos extranjeros que en ese período estaban conducidos por otros gobernantes, a sabiendas que las circunstancias político-estratégicas actuales han cambiado drásticamente.

Busco, por lo tanto, mantenerme en un plano estrictamente profesional apolítico y, como mencionara en el primer párrafo, para que lo que narre se incorpore a la historia del largo conflicto por nuestras Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

Comentarios acerca de la amenaza aérea argentina a las fuerzas del Reino Unido

Durante el mes de mayo creció la seguridad acerca de que la amenaza naval se encontraba bajo control por parte del Reino Unido, nos dice Freedman en este capítulo. No ocurría lo

El Contraalmirante VGM (R) Guillermo R. Delamer es Licenciado en Sistemas Navales en el Instituto Universitario Naval. Entre los años 1989 al 91, fue destinado a la Escuela de Guerra Naval de la Armada de los Estados Unidos. En forma privada, se graduó como Master of Science en la Universidad Salve Regina, en Newport, Estados Unidos.

Durante su carrera en la Armada Argentina transitó por una variedad de unidades navales de superficie, entre otras: portaaviones, rompehielos, destructores, lancha rápida y buques auxiliares. Entre los años 1977 al 79 se lo destinó como inspector de electrónica durante la construcción del rompehielos ARA Almirante Irizar, en el astillero Wartsila de la ciudad de Helsinki, Finlandia, para asumir posteriormente como su Jefe de Operaciones en la Antártida durante 1979/1980.

Ejerció los Comandos de la lancha rápida Indómita, del destructor Hércules y de la Segunda División de Destructores, compuesta por cuatro unidades misilísticas de la clase MEKO 360. Fue Jefe del Estado Mayor de la Flota de Mar.

Recibió la condecoración del Honorable Congreso de la Nación, a los Combatientes en Malvinas. Ascendió al grado de Contraalmirante en 1998, asumiendo el cargo de Director de Educación Naval y Rector del Instituto Universitario Naval. Se retiró del

Sigue en la siguiente página.



Viene de la página anterior.

servicio activo, a su solicitud, en el año 2001.

Es autor de varios libros y artículos para revistas del país y del extranjero, en las temáticas de "Estrategia" y "Guerra Electrónica". Su último libro es: Estrategia; para la Política, la Empresa y la Seguridad, de editorial ANS Global e IPN.

En la actualidad se desempeña en la actividad privada como Consultor y Director de un centro de entrenamiento para marinos mercantes.

Se "blanquea" que el Comandante del Grupo de Tareas del Reino Unido consideraba como mucho más provechoso atacar a las fuerzas aéreas argentinas en sus bases del continente.

mismo con la amenaza aérea, que según Thompson debía ser neutralizada si se deseaba llevar a cabo el desembarco, sin que se sufrieran importantes bajas durante su transcurso. Existía una seria preocupación respecto a la concentración de casi todos los efectivos terrestres a bordo de un solo buque, el *Canberra*, y se los pretendía distribuir en forma más dispersa para evitar su vulnerabilidad. Ese transbordo en alta mar resultaría dificultoso por las amenazas y las malas condiciones hidrometeorológicas reinantes.

Al comandante del Grupo de Tareas británico se le hacía evidente que sería una tarea prolongada lograr el control del mar y del aire alrededor de las islas, dado que la meteorología era un 50% adversa. Consideraba que el control del aire sobre las Malvinas sería imposible de obtener en los siguientes días de mayo, salvo que cambiara la meteorología y se pudiera lograr una mayor cantidad de bajas de las fuerzas aéreas argentinas. Con una disminución de la actividad aérea argentina, la garantía de lograr un desgaste significativo de sus fuerzas a través de las Patrullas Aéreas de Combate (PAC's) y misiles superficie-aire (MAS o SAM), serían mínimas.

Es interesante en este inicio del capítulo, notar cómo se "blanquea" que el Comandante del Grupo de Tareas del Reino Unido, consideraba como mucho más provechoso **atacar a las fuerzas aéreas argentinas en sus bases del continente**, pero reconociendo a la vez, que no contaba con los medios ni con las Reglas de Empeñamiento políticas necesarias para llevarlo a la práctica.

La operación anfibia se presentaba para los británicos realmente complicada y así lo puntualizan en esta parte del libro los intercambios de puntos de vista que se dieron entre los diferentes comandantes. Había una evidente colisión entre las necesidades y urgencias que les planteaba la política y las capacidades y vulnerabilidades operacionales a las que se veían expuestos en el Teatro de Operaciones. Normalmente es siempre así, y resulta muy difícil que los requerimientos políticos y operativos lleguen a sintonizarse entre sí, porque manejan diferentes tiempos y problemas.

No garantizándose un completo dominio del espacio aéreo y encontrándose las fuerzas a desembarcar excesivamente concentradas en pocos barcos, la preocupación por un ataque argentino en el momento del desembarco era mayúscula. El Brigadier Thompson insistía que debía tener garantizado un mínimo de control del aire, en la "Cabeza de Playa" que se estableciera, con todos los aviones Harrier, buques con misiles mar-aire y los Rapier (tierra-aire) en tierra, instalados lo antes posible. Pero esto último les resultaba muy difícil de instrumentar por cuanto debían ser helitransportados desde los barcos a tierra y esta operación debía hacerse de día ya que no existía capacidad para realizarlo en horas nocturnas.

Sobre el particular decía textualmente: "Yo considero que los políticos deben tener bien en claro, que si se nos ordena desembarcar sin una clara superioridad naval y aérea, estamos en serio riesgo de llegar a tener fuertes bajas, inclusive mucho antes de que se ponga un pie en tierra. En efecto, si por ejemplo el *Canberra* llegara a ser hundido, cualquier desembarco estaría fuera de discusión". Estas afirmaciones reflejan claramente el grado de preocupación reinante en el lado británico. Nuevamente, la aventura "no iba a ser un paseo" y no lo fue.

Los comandantes operacionales (Brigadier Thompson) seguían pidiendo modificar las Reglas de Empeñamiento (ROE's) para que el nivel político permitiera atacar a los aeródromos en el continente. Esta alternativa fue negada, porque se temía una escalada diplomática adversa de Latinoamérica, de los EE.UU. y de la ONU y, además, existían serias dudas de su resultado efectivo desde el punto de vista militar. Esta última apreciación es, en mi opinión, totalmente acertada. Si la fuerza naval británica con sus medios aéreos embarcados se hubiera animado a acercarse al continente, se habrían visto seriamente expuestos a todas las amenazas aéreas y de superficie argentinas disponibles que, aún a esa altura de los acontecimientos, a mediados del mes de mayo, mantenían una capacidad nada despreciable. Ni hablar, si hubieran intentado un desembarco en tierra firme, donde se encontrarían con un despliegue en el terreno de muchas unidades del Ejército y de la Infantería de Marina,

que se encontraban como reserva en diferentes posiciones. A ello se agregaría la reacción de los propios pobladores, que se hubieran organizado inmediatamente en milicias para defender su terruño.

Lo realmente increíble en esta parte de la versión oficial de Freedman, es que reconoce que se había pensado seriamente en llevar a cabo ataques aéreos con aviones Vulcan y reabastecimiento en vuelo desde San Félix, en Chile. Las limitaciones que analizaron no pasaban por lo político, según su versión, sino por las posibilidades operacionales del lugar. La pregunta inevitable que cabe formularse es, entonces: ¿existió un aval explícito del gobierno de Pinochet para que pudieran operar libremente desde territorio chileno? La respuesta parece una perogrullada.

Freedman reconoce que el blanco principal en el continente era la Base Aeronaval de Río Grande, desde donde operaban los Super Etendard, y que se diseñó una operación en dos etapas: la primera consideraba un reconocimiento previo para recoger inteligencia, y una segunda, de carácter ofensivo, que utilizaría fuerzas especiales. El día 14 de mayo el Gabinete de Guerra, desde Londres, aprobó la ejecución de ambas etapas.

Luego de considerarse varios “modos de acción”, se decidió que HMS *Invincible* y HMS *Broadsword* se destacaran de la Fuerza de Tareas en dirección al continente el 17 de mayo; decolaron un helicóptero Sea King con ocho comandos a bordo, que se dirigió a una zona próxima a Río Grande. Según manifiesta Freedman, en su trayecto encuentra mal tiempo y el helicóptero termina derivando de esa posición y cayendo (¿o aterrizó y fue destruido?) en territorio chileno, a 10 millas de Punta Arenas y a 50 millas de donde debía posarse según lo planeado, abortándose así esta primera etapa. En caso de ser verídico que el mal tiempo haya hecho desplazar, al helicóptero de su objetivo, esta vez las “fricciones de la guerra”, al decir de Clausewitz, le jugaron en contra al Reino Unido.

Freedman insiste con la versión de que el portaaviones *Invincible* y la fragata HMS *Broadsword* fueron destacadas de la Fuerza de Tareas para lanzar un Sea King en dirección al continente. Una maniobra semejante, apenas a 13 días del hundimiento del *Sheffield*, que como se sabe, causó un impacto fulminante en el alto mando británico es, cuanto menos, dudoso. El Contraalmirante Woodward, como se desprende de sus memorias, ubicó a partir del 4 de mayo, sus portaaviones bastante al Este de las Malvinas y allí se mantuvieron hasta el final de la guerra. Ello le valió múltiples críticas de sus pares y del periodismo en general, que lo propuso para la “Cruz de Sudáfrica”, en alusión a la ubicación que había dado a sus portaaviones. Por otro lado, no tenía el menor sentido arriesgar un portaviones, ya que disponía de escasos e imprescindibles Harriers y para lanzar un solo helicóptero en misión de espionaje. El mismo objetivo podía alcanzarse, con mucho menor riesgo, utilizando un transporte con cubierta de vuelo, que en caso de ser hundido hubiera podido ser fácilmente reemplazado, o haciéndolo desde el mismo continente en cercanías a la Base de Río Grande con ¿“aquiescencia” trasandina? No ocurriría lo mismo si los argentinos les hundían un portaaviones.

Aprecio entonces que esta parte de la versión “oficial” forma parte de la estrategia de desinformación que vino siguiendo el Reino Unido a través de distintas publicaciones, para apartar la idea del grado de colaboración que recibió, en múltiples ocasiones, de su más estrecho aliado sudamericano durante todo el conflicto. Uno de los casos más notorios de esa asociación fue el episodio del helicóptero Sea King, matrícula AZ290, que apareció en Chile a mediados de mayo, próximo a la localidad de Agua Fresca, tras un frustrado vuelo sobre territorio argentino. Esta fue una prueba para el alto mando militar argentino de que Chile podría estar cooperando de manera encubierta con Gran Bretaña, pese a su declarada neutralidad.

El Capitán de Navío IM Miguel C. A. Pita, entonces Comandante del Batallón de Infantería de Marina N.º 1, que tenía a su cargo la defensa de la Base Aeronaval de Río Grande, base de los efectivos aviones Super Etendard, se explaya sobre el particular. En una detallada memoria de lo ocurrido en aquel entonces, Pita manifiesta: “El helicóptero (británico) sobrevoló el territorio propio proveniente del Oeste, alcanzó la costa entre la desembocadura del río Chico y un poco

Chile podría estar cooperando de manera encubierta con Gran Bretaña, pese a su declarada neutralidad.

(1)
Pita, Miguel. "Operaciones en la Guerra del Atlántico Sur: intervención del BIM N.° 1", Boletín del Centro Naval N.° 739; pág. 153.

más al Norte, giró y efectuó su retorno al rumbo 290. Este diagrama de vuelo está en los registros de tracking de los destructores ARA Bouchard y ARA Piedrabuena, que se encontraban próximos a Río Grande y Bahía San Sebastián". (1) Ambos barcos poseían excelentes radares de detección aérea. No existe pues, duda por parte de la Argentina de que este helicóptero debió provenir de una base en Chile y no del mar, como Freedman y otros nos han tratado de hacer creer.

El tema de la alianza anglo-chilena ha sido objeto de varios y bien documentados trabajos. Aquí sólo se hace referencia a uno de los más importantes, por ser de fuente británica y de un periodista independiente que participó como corresponsal de guerra para la BBC radio en el conflicto, Robert Fox, quien señala: "Gran parte de la inteligencia que ayudó a los despliegues tácticos del Contralmirante Woodward debía provenir de los aliados y amigos de Gran Bretaña, ubicados en lugares interesantes. Uno de los mensajes de mayor importancia partió del comando naval chileno en Punta Arenas, a través de un intermediario, y fue entregado al agregado militar británico en Santiago. El mensaje, escrito en inglés, decía: 'Información A-1. Una unidad pesada dos ligeras en mar abierto. 13:00-14:00 Zulu, latitud 54° 00' Sur, longitud 65° 40' Oeste. Rumbo estimado 335. Velocidad 18 nudos'. Esta información indicaba la ubicación exacta del crucero ARA General Belgrano al Sur de la zona de exclusión. Su hundimiento bien pudo originarse en una nota enviada en perfecto inglés por un oficial naval chileno ubicado en Punta Arenas." (2) Existen indicios suficientes —a mi juicio— de que la ubicación en alta mar del crucero ARA General Belgrano fue posible merced a la información chilena, que permitió delimitar la zona de búsqueda, facilitando de ese modo la localización del buque por parte del submarino nuclear HMS Conqueror, que pocas horas antes había participado de la recuperación de las Islas Georgias. De cualquier manera, valga una aclaración: en mi opinión fue muy poco prudente, por parte de la Argentina, que el viejo crucero navegara por el Beagle y se reabasteciera en la ciudad de Ushuaia a la vista de todo el mundo.

2)
Fox, Robert. Eyewitness Falklands: A personal Account of the Falklands Campaign; Mandarin. 1992. Págs. 326/7.

Volviendo al caso del helicóptero, su caída atrajo la atención pública internacional inmediatamente y el Canciller de Chile se vio forzado a formular un reclamo por este hecho, aunque Freedman dice que "en privado", se manifestaba comprensivo hacia el Reino Unido, dadas las circunstancias.

Hoy se cuenta con mucha más información como para saber del apoyo chileno brindado por el gobierno del General Pinochet, que permiten entender mucho más claramente los roles que se jugaron en la oportunidad. Algunas de las evidencias pueden resumirse en un par de hechos fácticos:

(1) Declaración de Margaret Thatcher al periódico británico *The Times* en apoyo al General Pinochet, detenido en Londres por orden del juez español Baltasar Garzón: "Tengo mayores razones que los demás para recordar que Chile, dirigido en aquel momento por el General Pinochet, ha sido un buen amigo de este país durante la guerra de las Falklands (Malvinas). Por sus acciones se pudo abreviar la guerra y se pudieron salvar muchas vidas". (3)

(3)
Yofre, Juan B. 1982 (Documentos secretos de la guerra). Editorial Sudamericana. Buenos Aires. 2011. Pág. 335.

(2) Otra evidencia: el ex comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), Fernando Mathei, rompió su secreto de diecisiete años, relatando "la colaboración de su fuerza con las tropas inglesas que peleaban contra los argentinos". Digamos que Chile contaba en el sur con radares aéreos muy potentes que permitían monitorear el espacio aéreo propio y el argentino. En una parte de sus declaraciones comenta: "Nosotros avisábamos, por ejemplo, que desde una base determinada habían salido cuatro aviones en dirección a tal parte, que por su velocidad parecen Mirage. Una hora antes de que llegaran, los ingleses ya estaban informados de su arribo". (4)

(4)
Yofre, Juan B. 1982 (Documentos secretos de la guerra). Editorial Sudamericana. Buenos Aires. 2011. Pág. 338.

(3) Uno más: Yofre desenmascara un mensaje "estrictamente secreto y confidencial" emitido por el Almirante José Toribio Merino, Comandante en Jefe de la Armada de Chile ARCH, y descifrado por la inteligencia argentina, que fuera dirigido al comandante de la escuadra chilena para prepararse a apoyar a los británicos, alistando y desplegando la escuadra para encontrarse en condiciones de iniciar operaciones a partir del 19 de abril. (5)

(5)
Yofre, Juan B. 1982 (Documentos secretos de la guerra). Editorial Sudamericana. Buenos Aires. 2011. Págs. 340/341.

Vuelvo a la posibilidad, que seguían considerando los británicos, de atacar la Base Aeronaval de Río Grande. Increíblemente, a pesar del fallido intento narrado anteriormente (fase uno), el Reino Unido siguió planeando la “fase dos”, con el objetivo puesto siempre sobre Río Grande y las aeronaves de la Armada Argentina Super Etendard, que representaban una seria amenaza para los portaaviones y el *Canberra*, con su fuerza de desembarco embarcada. No obstante, luego de analizarse varias opciones, entre las cuales se consideró un desembarco de fuerzas especiales desde un submarino diesel eléctrico en costas cercanas a Río Grande, se terminó por desechar la segunda fase por considerarla excesivamente riesgosa y casi impracticable, con un mínimo de éxito probable.

A continuación Freedman relata las acciones y consideraciones que se tuvieron con el tema de la defensa aérea de la fuerza y el rendimiento de sus medios, tales como los Sea Harrier/Harrier GR3; los misiles mar-aire y sus sistemas asociados, los Rapier y los Blowpipe, misiles tierra-aire. Interesa ver como plantea este problema y la cantidad de dificultades que declara les fueron ocurriendo.

Por un lado, se verifica una necesidad casi urgente de reponer los aviones Sea Harrier derribados por fuego argentino o fuera de servicio por fallas ocasionadas por su intenso uso. Para ello se reaprovisionaron con la versión GR3, que no estaba diseñada para operar desde portaaeronaves. Tampoco estaban equipados con misiles aire-aire, lo cual es resuelto con la instalación de los modernos Sidewinder AIM-9L que les habían sido provistos recientemente por los EE.UU. Esta configuración “Harrier-Sidewinder AIM-9L”, fue la que les dio un salto tecnológico significativo respecto a nuestras aeronaves de caza y ataque. Las nuestras poseían una versión anterior del Sidewinder americano o el Matra Magic 550 de origen francés, que requerían efectuar maniobras llamadas “pelea de perros” (*dog fighting*) para alcanzar a posicionarse por detrás del blanco a batir, a fin de que su cabeza infrarroja pudiera guiar al misil hacia la fuente de calor de la tobera de escape de los gases de su turbina.

En cambio, el “9L”, al poseer una mayor sensibilidad calórica, podía ser disparado desde cualquier dirección, en los 360°, no necesitando así los Harrier realizar más que un simple acercamiento al blanco desde cualquier dirección para dispararlos. Esta no era una ventaja menor y los “9L” hacían la gran diferencia. Sin ellos, la relación de fuerzas hubiera sido otra, como así también los resultados finales.

Luego Freedman narra las peripecias que tuvieron los británicos con el sistema de armas de los destructores clase 42 y sus misiles Sea Dart. Cuenta la cantidad de lanzamientos fallidos que llegaron a tener con este misil en reiteradas oportunidades durante el conflicto. Por contraste, el misil Sea Wolf parece haberles dado algunos resultados. Woodward llega a probar una táctica que se denomina “Trampa de misiles” con dos barcos clase 42 y dos de la clase 22, pero sus resultados son frustrantes.

En un momento Freedman describe cómo los sistemas del destructor HMS *Glasgow* quedaron fuera de servicio justo cuando recibió, el día 12 de mayo, el ataque de cuatro aviones A4B del Grupo 5 de la Fuerza Aérea Sur, oportunidad en la que fue alcanzado por una bomba que lo atravesó de lado a lado, explotando en el mar. Según varias publicaciones británicas, la bomba produjo dos aberturas de entrada y salida de aproximadamente un metro y medio de diámetro cada una, por las cuales penetró gran cantidad de agua que llegó a una altura de un metro cincuenta en la sala de máquinas. Las turbinas quedaron dañadas y el sistema de control remoto de la maquinaria quedó fuera de acción. El buque tuvo que ser reparado de emergencia, con la asistencia de equipos de reparación de averías del HMS *Invincible*, pero debió emprender el regreso al Reino Unido por no haberse logrado el restablecimiento de su capacidad operativa. Fue el segundo destructor de tipo 42 en quedar fuera de combate, después del HMS *Sheffield*. De los tres barcos de ese tipo que el Almirante Woodward tenía como piquetes de radar, sólo le quedaba uno, el HMS *Coventry*. Ya ante la pérdida del HMS *Sheffield*, el Almirantazgo había dispuesto el desplazamiento hacia el Atlántico Sur de otro destructor de tipo 42, el HMS *Exeter*, por aquel entonces de patrulla en el Caribe. Tampoco HMS *Coventry* duraría mucho tiempo. El 25 de mayo fue hundido por A4B Skyhawk del Grupo 5 de la Fuerza Aérea Argentina.

Esta configuración “Harrier-Sidewinder AIM-9L”, fue la que les dio un salto tecnológico significativo respecto a nuestras aeronaves de caza y ataque.

La cuestión de las bombas que no explotaron se ha debatido largamente. Sin duda, si aquellas que no lo hicieron lo hubieran efectivamente hecho, las pérdidas británicas hubieran sido mayores. Pero debe subrayarse que aquellas que no llegaron a explotar, por distintas razones, produjeron en muchos casos daños considerables que motivaron el retiro de las operaciones de varios barcos británicos, tal como lo demuestra el caso del HMS *Glasgow*. Esos buques quedaban así fuera de combate, o como son designados en inglés, representan “*mission kills*”, ya que quedan inhabilitados para cumplir las misiones de combate para las cuales fueron construidos.

En lo que hace a la capacidad de producir daño de una bomba lanzada por un avión de ataque, que no explota, basta recordar lo que expresara el Capitán de Fragata K. K. Pudduck, Arquitecto Naval del Comando en Jefe de la Flota británica, en su informe sobre las actividades que realizó en el Atlántico Sur: “...la energía cinética de una bomba de 1.000 libras que se desplaza a 400 nudos es equivalente a un tren de 300 toneladas que viaja a 80 km/h”.⁽⁶⁾ Las naves de guerra construidas en las últimas décadas carecen de un blindaje significativo que atenúe impactos de esa naturaleza, por lo que cabe imaginar las consecuencias que pueden resultar cuando son impactados por una bomba, aún cuando ésta no llegue a explotar.

Los argentinos conocíamos perfectamente las limitaciones de los sistemas que poseían los buques de la clase 42, desde el momento que tripulábamos a los gemelos del HMS *Sheffield*, el destructor ARA *Hércules* y el ARA *Santísima Trinidad*. Ello nos permitió diseñar las tácticas de ataque contra esa clase de buques. Su sistema de comando y control ADAWS 4, sus computadoras Ferranti 1600 B, los radares 965 de alerta temprana y los dos 909 de control tiro asociados, y su cañón Vickers de 4,5 pulgadas, todos tenían problemas serios de diseño, que se expondrán en las conclusiones sobre el capítulo.

Debe de haber sido muy frustrante para Woodward y su gente verificar empíricamente lo vulnerables que resultaban sus sistemas, entre otras razones, porque en el momento de su diseño, se priorizó la economía (eficiencia) por sobre la seguridad (eficacia). Como ejemplo, el radar de alerta temprana 965 era tridimensional (podría medir altura de los ecos detectados) en su diseño de origen. En su lugar se instaló, por motivos económicos, un “2D” (que sólo medía en dos dimensiones, dirección y distancia y no altura) asociado a los radares de control 909, que debían efectuar una búsqueda *raster* en altura (una suerte de “cajón rectangular” en búsqueda vertical en la dirección del blanco), para localizar e iluminar a los blancos aéreos a batir.

Los argentinos verificamos que, cuando las aeronaves volaban a muy baja altura, el haz de iluminación de los radares 909 se enganchaba en el *Clutter* radar, que era producido por el oleaje del mar y se perdía automáticamente el *tracking* (seguimiento automático del blanco), resultando imposible retomarlo antes que las aeronaves se aproximaran a tal distancia como para efectuar sus ataques.

Woodward ensaya en su diario una defensa de sus fuerzas, cuando afirma que la “probabilidad total” de todos sus sistemas defensivos de funcionar mal “debería ser muy baja”. Freedman relata que circuló un *paper* de autoría desconocida (¿?) donde los británicos se preguntaban por qué habían ocurrido los casos del HMS *Sheffield* y del HMS *Coventry*, atribuyéndole a defectos que seguramente no se volverían a repetir.

Decididamente, la eficacia de la defensa AA de área, basada en los tres 42, *Sheffield*, *Glasgow* y *Coventry*, demostró ser muy pobre, con dos de los barcos hundidos y uno fuera de servicio, tanto que llevó al Almirante Sandy Woodward a dudar sobre la bondad de estos buques: “La construcción de los tipo 42 había costado cerca de 200 millones de libras. ¿Cómo era posible que cada vez que navegaban en mares tormentosos durante períodos de varias horas sus principales sistemas de armas se estropearan inmediatamente después, debido a que el agua entraba por donde obviamente no debía entrar? Yo sabía por mi propia experiencia a bordo del *Sheffield*, que los 42 no eran tan veloces como debían ser...”.⁽⁷⁾

Lo cierto es que existía una marcada preocupación sobre la seguridad de la defensa antiaérea

(6)

Citado por Winton, John, Signals from the Falklands. The Navy in the Falklands Conflict. London. Leo Cooper. 1995. Pág. 192.

Decididamente, la eficacia de la defensa AA de área, basada en los tres 42, *Sheffield*, *Glasgow* y *Coventry*, demostró ser muy pobre, con dos de los barcos hundidos y uno fuera de servicio.

(7)

Woodward, Sandy, Alte. Los cien días. Editorial Sudamericana. Buenos Aires. 1992. Pág. 283, segundo párrafo.

que se le podía proveer a la fuerza de desembarco y que debía descansar en los misiles Rapier, puestos en posición en el terreno para poder retirar a los buques de la escena lo antes posible.

También resulta interesante leer las prevenciones que, manifiesta Freedman, tenían los británicos respecto al misil portable Bowpipe, de defensa de punto. Para el 17 de mayo, las fuerzas en el terreno requerían se les provea del misil americano Stinger, del cual reconocen su mejor *performance*, sencillez de operación y alcance por sobre el Blowpipe, de factura propia. Increíblemente, según la versión oficial de Freedman, el ejército británico se rehúsa a proveérselos a sus tropas, porque teme que de esta manera se pueda ver afectada seriamente la venta de los mismos en el mercado internacional y a su fabricante, en lugar de atender a los requerimientos de su gente en el campo de combate. En especial querían resguardar el “prestigio” de la nueva versión de Blowpipe “Javelin”, que se encontraba todavía en desarrollo y no había sido aún provisto a sus fuerzas terrestres. Lo cierto es que no se solicitaron los Stinger y sí una remesa urgente de 24 Blowpipes, que pertenecían a las fuerzas británicas apostadas en Alemania.

Conclusiones acerca de la amenaza aérea a las fuerzas del Reino Unido

Este capítulo es muy rico en conclusiones acerca de las enormes dificultades que debieron sortear los británicos para contrarrestar la amenaza aérea argentina.

En primer lugar, durante el mes de mayo el factor determinante de todas las operaciones aéreas resultó ser la meteorología adversa, que llegó a impedir casi el cincuenta por ciento de los vuelos programados. Ello introdujo grandes limitaciones por igual a la capacidad de defensa y ataque de ambas partes involucradas en el conflicto.

Freedman admite que, a la luz de la experiencia inicial, **la capacidad de la aviación argentina había sido subestimada**, que se había mellado la confianza en los sistemas antiaéreos propios Sea Dart y Sea Wolf, y que **los británicos estaban impresionados por la “capacidad, la determinación y el espíritu” de los aviadores argentinos.**

Los británicos estaban impresionados por la “capacidad, la determinación y el espíritu” de los aviadores argentinos.

Hay que remarcar, en este sentido, que la mayoría de las aeronaves militares argentinas no poseía el sistema de detección de emisiones electromagnéticas, denominado en idioma inglés “*radar warning*” (alerta radar), lo que impedía que los pilotos se dieran cuenta de que estaban siendo iluminados por algún radar de control tiro y, de esa manera, podían ser alertados de antemano a fin de iniciar maniobras de evasión o escape de los misiles que se les lanzaran. Los Harriers sí poseían estos sistemas y es así como se salvaron de ser abatidos por los misiles de los destructores ARA *Hércules* y *Santísima Trinidad*, la noche del 1.º de mayo cuando persiguiendo a un Tracker S2E para abatirlo, que regresaba al portaaviones ARA *25 de Mayo* luego de localizar a la flota británica, fueron iluminados por los radares 909 y antes del lanzamiento de los Sea Dart argentinos, los evadieron en alejamiento. Del lado argentino, las únicas aeronaves que poseían equipos MAE *radar warning* eran los Super Etendard, los Tracker S2E y el último P-2 Neptune, que luego de guiar a los Super Etendard en el primer lanzamiento de dos Exocet AM 39 al HMS *Sheffield*, quedó fuera de servicio por falta de repuestos.

Respecto al funcionamiento ineficaz de los sistemas de defensa antiaérea británica, que fuera mencionado anteriormente, cabe señalar que los argentinos conocíamos perfectamente sus falencias y las explotamos al máximo. Por caso, las computadoras Ferranti 1600 B que procesaban todo el sistema de representación y controlaban los sistemas de armas de las naves clase 42, tenían fallas graves de diseño. Regularmente se “colgaban” y dejaban a los buques totalmente inermes. Un ejemplo fue el destructor clase 42 ARA *Hércules* cuyo sistema se “cayó” justo cuando nos estábamos aproximando a Puerto Argentino en la madrugada del 2 de abril y hubo que utilizar el modo manual para tener control, al menos de su cañón, hasta que se volvió a reinstalar el programa y reinició sus sistemas. Una situación

nada cómoda, por cierto, más cuando uno se halla en combate real. A la finalización del conflicto, las dos computadoras Ferrante 1600 B fueron reemplazadas por dos “Argenta”, diseñadas y fabricadas por el brillante ex Teniente de Navío Ingeniero Juan Carlos Escudé, padre del conocido profesor Licenciado Carlos Escudé, especializado en Ciencia Política.

Planificación argentina de los ataques a las fuerzas británicas

Al regresar el destructor ARA *Hércules* de la toma de Malvinas, el 4 de abril, se encontraban en el muelle dos pilotos de Super Etendard (Capitanes de Corbeta Roberto Agotegaray y Alejandro A. Francisco) y uno de la Escuadrilla de A4Q (Capitán de Corbeta Carlos María Zubizarreta, luego fallecido al regresar de una misión de combate en las Islas Malvinas). Los pilotos de los “Super”, tal como se los llamaba, acababan de regresar de Francia y sólo sabían volar el avión. No habían desarrollado ninguna táctica para el empleo del misil Exocet AM 39, y los expertos franceses se habían retirado ni bien se produjo el conflicto. Como anécdota, cuento que si bien los franceses nunca lo admitirían oficialmente, luego del hundimiento del HMS *Sheffield*, se manifestaban, *off the record*, orgullosos a los ingenieros argentinos, de que un misil con su tecnología hubiera hundido a buques británicos.

Lo cierto es que a bordo del ARA *Hércules*, se procedió a diseñar el perfil de vuelo más adecuado para que los Super Etendard (y los A4 Skyhawks) pudieran efectuar la aproximación a los sistemas británicos con seguridad y no fueran detectados tempranamente. Se desplegaron en la cámara de oficiales los planos del diagrama de los lóbulos del radar 965 de alerta aérea temprana y los del 992 de detección de superficie lejana y aérea cercana y se procedió a analizarlos cuidadosamente.

El perfil de vuelo debía ser en la aproximación al blanco: “Alto-Medio-Bajo” en el ataque y “Bajo-Alto” en el regreso, para lograr la mayor autonomía de vuelo posible y, por ende, radio de acción. A medida que la aeronave se acercaba al “Punto Dato”, donde se esperaba detectar el blanco a batir –que era provisto por una fuente externa, como aviones de exploración P-2 o el radar de Puerto Argentino– debía ir descendiendo en altura, para bordear y evitar los lóbulos de detección del radar 965 y más cercano el del 992.

Luego se consideró la envolvente del misil Sea Dart, que si bien se declaraba teóricamente que poseía un alcance de 40 millas náuticas, la verdad es que ello era sólo posible a 40.000 pies de altura de vuelo del mismo, donde consume menos combustible el misil, logrando así ese máximo alcance. A nivel del mar, la situación cambiaba notablemente, lográndose un alcance máximo de sólo 19 millas.

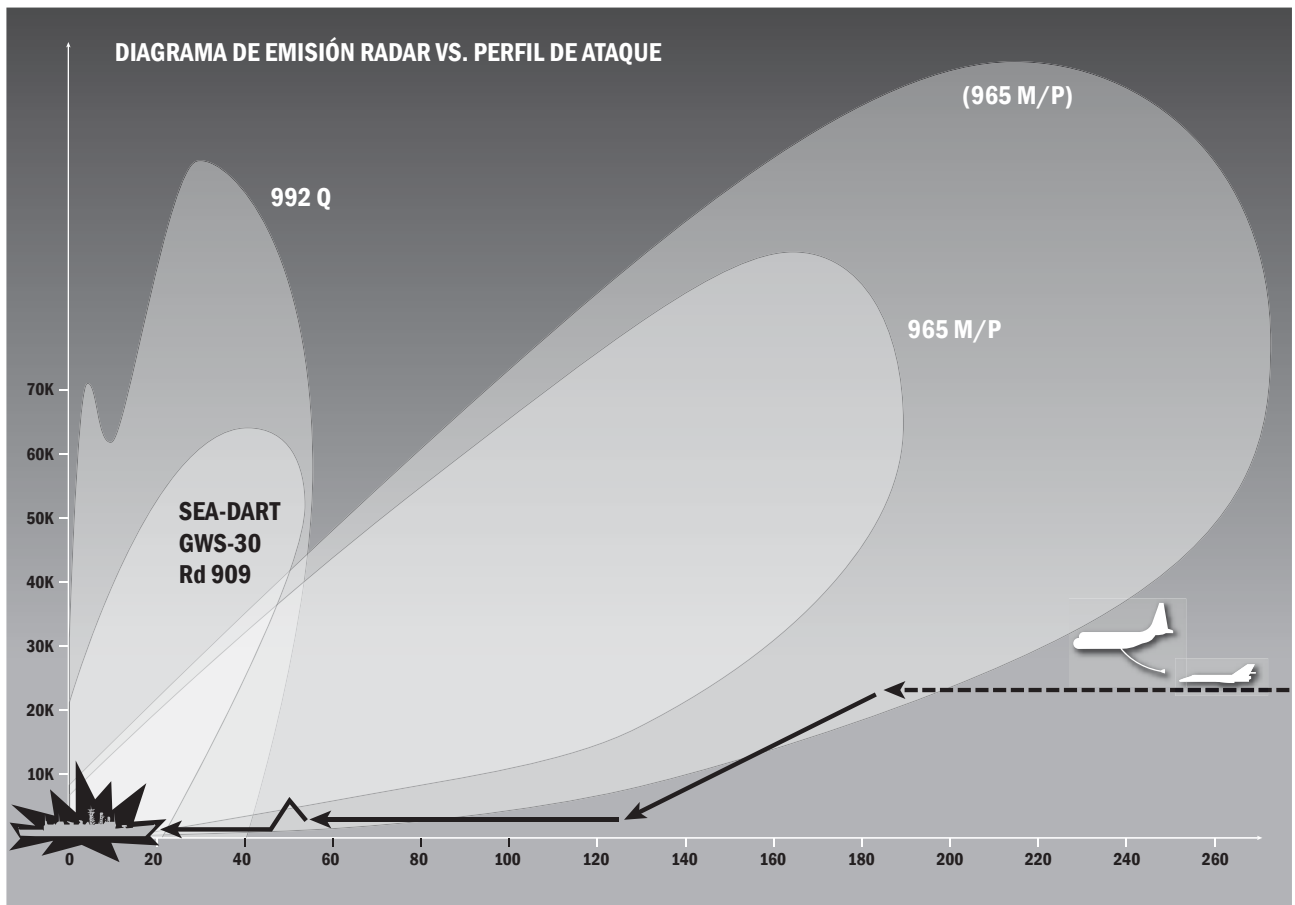
Los perfiles de vuelo que se establecieron en el planeamiento realizado entre la ARA 2.ª *Escuadrilla Aeronaval de Ataque (“Super”)* y el ARA *Hércules*, permitieron el uso más eficaz de los aviones, con un rendimiento del combustible mucho mayor que el que hubieran obtenido si las aeronaves hubiesen tenido que descender a las 280 millas de su blanco, como erróneamente asumió el Almirante Sandy Woodward en su apreciación, tal como lo comenta en sus memorias. ⁽⁸⁾

Los Super Etendard se aproximaban rasantes y lanzaban a sus AM 39 muy por fuera de esa distancia dándoles, inclusive, tiempo para virar 180 grados en alejamiento de su blanco luego de ocurrido el lanzamiento. De esta manera, nunca entraban dentro del alcance, a nivel de la superficie, de los Sea Dart. Así se explica que los británicos no tuvieron forma alguna de contrarrestar esta amenaza con sus sistemas de defensa aérea. La solución resultaba materialmente imposible.

Los argumentos que ensayaron para explicar que el HMS *Sheffield* había sido sorprendido, justo en el momento en que debió apagar su radar 965 para hacer una transmisión satelital, en opinión del autor de este artículo –quien fuera por tres años consecutivos miembro

A bordo del ARA *Hércules*, se procedió a diseñar el perfil de vuelo más adecuado para que los Super Etendard (y los A4 Skyhawks) pudieran efectuar la aproximación a los sistemas británicos con seguridad y no fueran detectados tempranamente.

(8) Woodward, Sandy, *Alte*. Los cien días. Editorial Sudamericana. Buenos Aires. 1992. Pág. 23, primer párrafo.



del *team* de operaciones del ARA *Hércules* (*Principal Warfare Officer*), cuyo Comandante era el Capitán de Fragata Enrique Molina Pico (luego Almirante, Jefe del Estado Mayor de la Armada)–, son falacias destinadas a disimular ante la opinión pública la asimetría tecnológica que existía entre sus misiles mar-aire británicos y el AM 39 francés y evitar así el desprestigio de los buques que eran el orgullo de su flota, los destructores clase 42. Al fin de la guerra, debieron cambiar muchas cosas en estos barcos. Su material ignífugo, que resultó insalubre para su personal, produjo un incendio a bordo, tal como ocurrió con el HMS *Sheffield* hasta su hundimiento. Cambiaron el material de algunos mamparos y cubiertas y agrandaron la santabárbara de misiles Sea Dart, porque comprobaron que se quedaban sin los suficientes en pleno combate, además de algunas otras modificaciones.

Perfil de vuelo aproximado de los aviones Super Etendard, en su ataque con misiles Exocet AM 39 a la flota británica.

Las tácticas de ataque diseñadas durante la segunda y tercera semana de abril, en la cámara de oficiales del destructor ARA *Hércules*, fueron probadas empíricamente, zarpando el buque hacia El Rincón (sur de la provincia de Buenos Aires) y haciendo ejercicios con los cuatro aviones de los que se disponía y con todos los pilotos de la Escuadrilla de “Super”. Se probó el perfil de vuelo y se lo ajustó. De igual manera, se comprobó el aspecto de la detección de las emisiones del radar de la aeronave, que debían ser de apenas algunos segundos, suficientes como para ajustar el “Punto Dato” que tenían en sus computadores de vuelo, con la posición real actual del blanco y lanzar el misil sin ser detectados por el sistema “MAE” (Medidas de Apoyo Electrónico) “RDL 2 ABC”. Lo mismo ocurrió con las comunicaciones electromagnéticas, que se redujeron al mínimo posible. Al regresar los pilotos de estas prácticas, se les formularon las críticas correspondientes a cada uno y así partieron hacia el Sur, listos para el combate, confiados en el excelente trabajo profesional que se había realizado con el destructor clase 42 ARA *Hércules*, gemelo del HMS *Sheffield*, con el convencimiento de que, en pocos días más, la dupla “Super-AM 39” les depararía grandes satisfacciones.

Un quinto avión quedó como repuesto en tierra, ya que los franceses suspendieron el envío

de los diez restantes, que fueron entregados recién al finalizar el conflicto. Tampoco entregaron una tanda de 20 misiles AM39 que le debían a la Argentina. También los enviaron al fin de la guerra. Los Super Etendard debieron sacar el máximo de rendimiento a los únicos cinco AM39 que teníamos en stock al comenzar la guerra.

Lo cierto es que los argentinos fuimos pioneros en las tácticas de utilización de estos misiles. Nunca antes se habían utilizado los Exocet AM 39, a excepción de Irak en su guerra contra Irán, donde los empleaba para atacar a sus refinerías costeras y a los depósitos de combustible en el Golfo Pérsico. Notablemente, el Exocet cuadruplicó su valor de adquisición en el mercado internacional inmediatamente después de Malvinas, a pesar de que tampoco había funcionado eficazmente. ¿Cómo fue eso? La cabeza de combate de los misiles lanzados al HMS *Sheffield* y probablemente, los que se lanzaron posteriormente sobre el *Atlantic Conveyor*, no llegaron a explotar. De haberlo hecho, se calcula que los daños en los barcos hubieran sido muy superiores. Ocurre que alcanzaron a sus blancos, los penetraron con su combustible de vuelo remanente encendido y quedaron ardiendo dentro de los barcos. El fuego que produjeron se expandió a todos los buques donde impactaron y se volvió incontrolable. Ello alcanzó para que se hundieran, pero lo cierto es que no funcionaron como debía ser. Años más tarde, la Armada Argentina llevó a cabo una serie de pruebas para garantizar que este inconveniente estuviera solucionado en el lote de misiles que poseía.

Cabe mencionarse que las tácticas de ataque diseñadas fueron luego transferidas a la Fuerza Aérea Argentina, que si bien no se había entrenado para volar a ras sobre el agua, termino haciéndolo de una manera destacable y así obtuvo muy buenos resultados.

La operación de ataque a la base aeronaval en Río Grande que comenta Freedman en su *Official History*, que llegó a planificar y montar el Reino Unido, lleva a ciertas preguntas incómodas y a formularse algunas hipótesis. De haberlo llevado a la práctica, seguramente hubiera puesto en serio riesgo a la población civil de Tierra del Fuego. También, el Reino Unido volvía una vez más a romper las “reglas de juego” que habían sido establecidas internacionalmente por ellos mismos. En mi opinión, este comportamiento puede muy bien calificarse como reñido con lo que dispone el Derecho Humanitario Internacional.

En el capítulo siguiente, Freedman comenta que el 11 de mayo el “Gabinete de Crisis” británico descartó la posibilidad de declarar la guerra a la Argentina, por las posibles consecuencias que se le podrían llegar a plantear al Reino Unido en el comercio y las finanzas.

De haberlo hecho, hubiera podido atacar libremente a las bases en el continente. Vale mencionar, que de haberlo llevado a la práctica en la zona de Río Grande, se hubiera encontrado con un dispositivo de defensa de la Base nada despreciable. La Brigada de Infantería de Marina N.º 1 se encontraba desplegada en sus alrededores esperándolos, de modo que les iba a resultar un hueso difícil de roer.

Para concluir, he tratado de demostrar a nuestros propios ciudadanos, que trabajamos con un alto grado de profesionalismo a pesar de las estrecheces logísticas y de otro tipo que enfrentamos. Por otra parte, todas las guerras lo son así. Por caso, habría que preguntarles a los mismos británicos cómo la pasaron en la Segunda Guerra Mundial, cuando debieron echar mano a sus aliados para sobrevivir.

Lo verdaderamente cierto es que los argentinos les demostramos poseer una eficacia muy superior a lo que los británicos suponían, según lo dice el propio Almirante Sandy Woodward en sus memorias, cuando narra un episodio familiar: “*Lamento informarles que el Sheffield ha sido hundido frente a las islas Falkland*”. Se produjo una gran conmoción y todos en el comedor, muchos de ellos con fuertes lazos militares, se dieron cuenta de que “*los argentinos habían tomado en serio el asunto y que, además, estaban bien equipados como para hacernos daño. A partir de ese momento –diría Char– dejé de considerar a la Marina Argentina como algo salido de una opereta de Gilbert y Sullivan*”.⁽⁹⁾

A confesión de parte..., no hacen falta más palabras.

Trabajamos con un alto grado de profesionalismo a pesar de las estrecheces logísticas y de otro tipo que enfrentamos. Por otra parte, todas las guerras lo son así.

(9) Woodward, Sandy Alte. Los cien días. Editorial Sudamericana. Buenos Aires. 1992. Pág. 38, segundo párrafo.

PSIQUIATRÍA DE GUERRA

Enrique G. Suárez

El impacto psicológico que las acciones de guerra producen en los combatientes y en la población de un país en conflicto, es innegable. La guerra moderna es un fenómeno que aglutina a los hombres de una Nación en pos de ideales o reivindicaciones que consideran justos y por los que no hay otro recurso que la lucha, por lo menos en nuestro país, donde por idiosincrasia y tradición carecemos absolutamente de vocación conquistadora o hegemónica o colonizadora de otros territorios ajenos a nuestra soberanía.

El solo hecho de estar en guerra hace que se genere en los individuos un sentimiento de inquietud y ansiedad por sentir que esa guerra en sí misma es una amenaza a su integridad psicofísica, familiar y económica.

El desconocimiento o la ignorancia de este aspecto psicológico de la guerra puede resultar más perjudicial que la acción de las armas más sofisticadas, sobre todo cuando la llamada acción psicológica del enemigo, que actuando tanto en los combatientes como en la población civil, mina o destruye la moral de una unidad o una nación, provocando una emoción paralizante: el miedo.

El miedo es una emoción que se vivencia como una creciente sensación de incapacidad, ineficiencia, duda e inseguridad, esto es, la sensación de empequeñecimiento y empobrecimiento del yo que se experimenta como desasosiego e impotencia.

Si bien la idea de peligro real o imaginario provoca inquietud o ansiedad, mecanismo normal que alerta a nuestros sentidos y los prepara para la reacción, no es en sí la causa que engendra el miedo, sino que éste se desarrolla, crece, invade y paraliza cuando se carece o fallan los mecanismos que aseguran la reacción conveniente ante una situación dada.

El desarrollo de técnicas psicológicas destinadas a destruir la moral del enemigo, tanto en los combatientes en el frente como en la población civil, están a cargo de individuos muy especializados de los Servicios de Inteligencia, que actúan, tanto influyendo en todos los sectores de la vida del país enemigo, como también elevando el propio factor psicológico ya sea por acción directa, o bien, preservándolo con medidas que contrarresten el accionar del enemigo. La importancia de estas técnicas es tal, que en la Alemania Nazi de la Segunda Guerra Mundial se creó un Ministerio de Propaganda específicamente para el manejo de estas acciones.

El papel que desempeña el psiquiatra militar en la guerra es por su propia formación médica, propender a seleccionar a los individuos psíquicamente aptos, asesorar sobre las funciones más adecuadas a desempeñar de acuerdo a la personalidad de cada individuo

El Capitán de Corbeta Médico Enrique G. Suárez egresó de la Facultad de Medicina de la Universidad Nacional de Córdoba, en 1971, con el título de médico cirujano. En 1972 ingresó en la Armada Argentina como Teniente de Fragata. En 1977 obtuvo los títulos de médico psiquiatra y médico legista, en los respectivos Cursos Superiores de la Facultad de Medicina de la Universidad Nacional de Buenos Aires. En 1978 el Colegio Médico de la provincia de Buenos Aires lo reconoce como especialista en psiquiatría y psicología médica. Participó en numerosos cursos, congresos y simposios de sus especialidades y fue relator del tema "Psiquiatría en Combate" en la sección Psiquiatría Militar del Simposio Regional de Psiquiatría que se realizó en Buenos Aires en agosto de 1987. Autor, entre otros temas, de trabajos referidos a "Drogadicción", "Personalidades anormales y FF.AA." y "Psiquiatría y Medicina Legal para Oficiales Médicos Navales". Fue Jefe de la División Salud Mental del Hospital Naval de Puerto Belgrano.



y, fundamentalmente, a evitar o a recuperar en el menor tiempo posible, a las bajas psiquiátricas del combate.

Principios de la psiquiatría en combate: son aquellos que rigen para la sanidad en combate adaptadas a las particularidades de la especialidad:

1. Tratar al paciente lo más cerca posible del área de combate; cuando más se lo aleje de la zona de peligro más se solidifican sus síntomas y más difícil será reintegrarlo al combate. Esto es por dos razones: por un lado, la separación del grupo disminuye sus sentimientos de pertenencia al mismo, haciéndolo más vulnerable, o bien, esa separación crea la necesidad inconsciente de justificar la deslealtad que significa alejarse de la lucha; en ambos casos la resultante es la “cristalización de sus síntomas”.
2. Separar a aquellos que por su conducta o agitación puedan afectar a los demás (hasta tanto sean tranquilizados y sedados).
3. Sedar lo suficiente como para disminuir la ansiedad y asegurar varias horas de sueño profundo.
4. Actuar con el paciente de tal manera que, manteniendo una atmósfera positiva, se le transmita que sus síntomas son transitorios y se espera su pronta recuperación.
5. No hacer ni decir nada que le cree esperanza de ser evacuado (a menos que exista la certeza de que es irrecuperable).
6. Alentar al paciente, sin presionar, a conversar acerca de sus experiencias y a expresar sus sentimientos de temor, culpa, pena y hostilidad, escuchando con atención, respeto y comprensión.
7. Evitar explicaciones y argumentaciones con aquellos a los que se ha considerado en condiciones de regresar al combate y no desean hacerlo, ya que a ellos les resulta inútil.
8. Reintegrar al combate lo antes posible (48 horas como máximo).

Patologías más frecuentes: la incidencia de las distintas patologías se encuentra relacionada con la personalidad previa, duración y condiciones del combate, espíritu de la unidad, etc.

En la Segunda Guerra Mundial, la proporción entre heridos en acción y bajas psiquiátricas fue de 4 a 1. En la Guerra de Corea de 8 a 1. En Vietnam fue mayor aún.

Esta disminución de la patología psiquiátrica relacionada con el combate probablemente se encuentre ligada a la importancia y desarrollo que ha adquirido esta especialidad médica en la Sanidad Militar, lo que se traduce en una mejor selección psiquiátrica del personal militar, una detección precoz de potenciales perturbaciones y un adecuado tratamiento de las mismas.

Las FF.AA. de los EE.UU. reúnen inicialmente bajo el diagnóstico de “Fatiga de Combate” a todas las afecciones psiquiátricas ya que de ese modo se evita una categorización de patologías la mayoría de las veces fluidas, cambiante en su gravedad y más o menos transitoria, y especialmente para que el paciente asuma que existe un mayor grado de incapacidad (con lo que se le señala que su grado de patología es menor y pasajero).

El tipo de patologías reunidas bajo la denominación de “Fatiga de Combate” son:

1. Reacción de ansiedad: aprensión, temblor, hiperquinesia, sobresaltos, estado de alerta, preocupación por experiencias de batalla, sueños que reproducen hechos traumáticos.
2. Reacción depresiva: preocupación mórbida de experiencia de combate, sentimiento de desgracia, pena y culpa.
3. Reacción apática: indiferencia, poco interés, distintos grados de retardo psicomotor y hasta la catatonía.
4. Reacción pseudo-psicótica: excitación salvaje, agitación, desorientación y pérdida de contacto con la realidad.
5. Reacción histérica: la ansiedad está acompañada por síntomas como ceguera, parálisis, amnesia, aparente inconsciencia, etc.
6. Reacción psicósomática: cefaleas, vértigo, vómito, diarreas, angor, disnea, taquicardias, etc.

En nuestra opinión, el uso del término “Fatiga de Combate” para englobar a todos los diagnósticos psiquiátricos es adecuado, sobre todo teniendo en cuenta la inexperiencia que tienen los médicos en general en esta especialidad.

Etiología: ¿Cuáles son los factores que contribuyen al desarrollo de estos cuadros?... El miedo. El miedo a la muerte, a la mutilación o simplemente miedo.

Además, otros sentimientos, como odio estimulado por la muerte de compañeros, culpa por no haberse comportado con valor o por haber sobrevivido cuando otros murieron o resentimiento por actitudes de sus jefes, etc.

El hecho de que un hombre sobrelleve o no estas presiones de miedo, odio, culpa, depende de factores personales y de circunstancias externas que desborden las defensas del YO.

Factores personales

- a) Tolerancia a la ansiedad provocada por el peligro: depende de su constitución (herencia) y de su experiencia ante situaciones de peligro, especialmente en la niñez.
- b) Capacidad de competir con el medio, utilizando “defensas” como: el orgullo, sentimiento de invulnerabilidad, omnipotencia, autodisciplina, confianza y seguridad en su adiestramiento para el combate y actitudes religiosas.
- c) Capacidad para identificarse con el grupo (la falta de un lazo emocional con el grupo restan su habilidad para resistir los efectos del miedo).
- d) Preocupaciones extramilitares: la preocupación por su hogar, esposa, hijos, padres, problemas financieros, pueden disminuir o anular la unión que siente por su grupo o Unidad.
- e) La presencia de factores tales como fatiga física o psíquica, enfermedad, hambre, carencia de sueño, hacen al individuo más vulnerable a los impactos emocionales del combate.

Circunstancias externas

- a) **Pertenencia a un grupo poderoso y fuerte con quien identificarse (escuadrilla, compañía, batallón o buque).** Esta identificación grupal es muy importante para evitar el miedo y

asegurar la efectividad del combate. El sentimiento de integración y aceptación dentro del grupo es importante porque el individuo cree que éste lo protegerá, resistirá más por amor a su grupo y en él seguirá viviendo, aun si muere.

- b) **Identificación con la causa por la que lucha.** Los que duden de la sabiduría de las razones de su gobierno para luchar, son más vulnerables.
- c) **Situación militar.** El miedo disminuye cuando las operaciones progresan y no cuando fallan, y sobre todo cuando el combatiente observa coherencia y profesionalismo en la conducción.
- d) **Otros factores que influyen son:** clima y terreno, pérdida de compañeros, permanencias prolongadas, relevos fallidos, falta de información sobre el desarrollo de las operaciones del enemigo por medio de panfletos, mensajes seductores, rumores (los gritos “Banzai” de los japoneses, la “ferocidad” de los Gurkas, armas desconocidas), estimulación sensorial anormal (“Humo amarillo”: en la Guerra Civil Española, el uso de humo de colores durante una batalla hizo pensar en la acción de gases venenosos, lo que provocó el pánico en el batallón defensor. “Picasosos”: así denominaban las tropas argentinas al fuego naval permanente al que eran sometidos y al que se adaptaron; en cambio, su ausencia generaba temor por la incertidumbre que significaba ignorar cuál sería la próxima acción enemiga).

Nuestra experiencia de guerra

Durante el conflicto: durante la guerra por las Islas Malvinas nuestro puesto fue permanecer a cargo de la Jefatura de la División Salud Mental del Hospital Naval Puerto Belgrano. Este hospital se constituyó en la práctica, en el primer nivel de asistencia médica de alta complejidad y a él fueron evacuados 381 heridos de guerra, 760 náufragos y casos psiquiátricos específicos que habían evidenciado trastornos en el transcurso de las operaciones en el mar o en el aire.

Heridos de guerra: todos los pacientes evacuados a este hospital naval fueron internados por distintos diagnósticos quirúrgicos, traumatológicos o clínicos. En todos los casos fueron entrevistados por psiquiatras de la División Salud Mental. Simultáneamente se adiestró a un grupo de voluntarias (personal civil femenino del Hospital Naval Puerto Belgrano) para que en las horas de inactividad médico-quirúrgica, brindaran ayuda con requerimientos materiales menores: escribir cartas, establecer comunicación con sus familiares, cigarrillos, entretenimiento, radio, TV, revistas, libros, etc., tratando de lograr en los pacientes sentimientos de valía personal, orgullo, heroicidad y en la última instancia, dar trascendencia o sentido a sus heridas, mutilaciones o minusvalía y contrarrestar así la posibilidad cierta de descompensación emocional. Por otro lado, era también su tarea observar para informar y requerir apoyo especializado cuando cada caso lo exigiera.

Del total de pacientes internados, requirieron atención psiquiátrica y medicación psicofarmacológica un 5% (19 pacientes). Ese porcentaje de 5% se distribuyó según los diagnósticos del siguiente modo:

Psiquiátricos sin patologías orgánicas	2	11%
Quemados	6	28%
Amputados	4	23%
Heridos en general.....	5	27%
Náufragos con patología orgánica agregada	2	11%
Total.....	19	100%

Si estos porcentajes son considerados en forma individual, observamos que no todos los amputados, quemados, heridos o náufragos requirieron atención y/o psicofármacos, sino solamente:

Quemados	34%
Amputados	34%
Náufragos	6%
Heridos.....	2%

¿Cuáles fueron los diagnósticos más comunes en todos los casos?

Reacción depresiva y reacción de ansiedad. No se observaron descompensaciones severas ni cuadros psicóticos.

¿A qué atribuimos esta baja incidencia de descompensaciones psiquiátricas? (teniendo en cuenta la experiencia de guerras en otros países).

La atribuimos a:

1. Adecuada implementación del servicio de voluntarias, que con su accionar actuó como primer marco de contención afectiva.
2. Bajo nivel socio-cultural de los heridos (lo que les limitaba la valoración adecuada de su situación y futuro).
3. Ausencia de combate prolongado (las acciones de lucha en sí, duraron sólo 34 días).
4. Motivación para el combate de elevado contenido ético (se luchó por la patria avasallada en su soberanía por más de 150 años).

Náufragos: de los náufragos, sólo requirieron asistencia psiquiátrica en los primeros cinco días posteriores a su rescate, el 0,78%.

La experiencia del naufragio, en cambio, comenzó a manifestarse bajo la forma de reacción de ansiedad o depresiva con posterioridad a los 15 días del rescate y hasta cinco años más tarde, con una incidencia del 10% del total de náufragos.

Casos psiquiátricos específicos

Luego del inicio de las acciones militares, hicimos un registro especial para consignar todos aquellos casos en los que el Personal Militar requirió asistencia psiquiátrica como consecuencia de las operaciones de guerra (con o sin combate). Esos casos, van desde manifestaciones tales como astenia originada en las responsabilidades del comando y hasta el estrés por la inminencia del combate.

Contrariamente a lo que preveíamos, sólo se nos presentaron cuatro casos:

Caso 1:

Oficial subalterno que en navegación desarrolla depresión ansiosa severa con crisis de llanto, fobia y ansiedad paranoide que hacen necesario su desembarco y traslado a buque de mayor porte y posterior consulta psiquiátrica en este Hospital Naval.

Al examen: paciente ansioso, depresivo, paranoide, fóbico, que desarrolla crisis de llanto ante la sola idea de navegar en Unidad Operativa (destructor). Se dispone a su internación.

Comentario: Personalidad neurótica que ante el estrés del combate desmorona sus precarias defensas psicológicas.

Caso 2:

Oficial jefe: consulta clínicamente por astenia, los exámenes clínicos son normales. Se efectuó la consulta psiquiátrica y se observa depresión, abatimiento y desmoralización producto de la conciencia de la precariedad de medios con que cuenta su Unidad, que generan la sensación de inutilidad de la misma y la certeza de hundimiento; por otro lado, sentimiento de culpa por su estado ante la responsabilidad ante sus hombres. Individuo de personalidad compensada, bien estructurada, que evalúa adecuadamente la realidad. Se plantea la disyuntiva sobre la conveniencia o no de navegar en esas condiciones anímicas. Teniendo en cuenta su personalidad, la cual en los momentos cruciales de decisión sabría actuar adecuadamente y lo negativo que para su Unidad sería su reemplazo en la inminencia de la zarpada, se decidió que lo más conveniente era que fuera al combate (conclusión que el paciente por sí mismo ya había adoptado luego de una responsable evaluación de sus condiciones).

Comentario: la precariedad de medios, genera inseguridad en una personalidad bien estructurada ante el estrés por la inminencia del combate (el desempeño de este individuo durante las operaciones fue normal, no evidenciando ningún tipo de inconvenientes o dificultades).

Caso 3:

Suboficial que durante la navegación en Unidad Operativa de primera línea desarrolla profunda depresión con ansiedad, llanto, insomnio e intenso sentimiento de culpa, por su estado y su sentimiento ante las circunstancias que atravesaban por la permanente amenaza de ataque submarino, lo que lo llevó a elaborar ideas suicidas (arrojarse al mar) que no llegó a concretar. En navegación fue tratado con clorpromazina y fue evacuado ante la imposibilidad de tratamiento específico y por constituir un elemento negativo para el factor psicológico propio de la Unidad; individuo que por funciones se encontraba muy informado sobre la realidad de las Operaciones, aunque por jerarquía, sin la suficiente capacidad para evaluar la misma. En el momento de su internación, crisis de llanto, ansiedad y culpa, con ideas de ruina. Fue medicado con Levomepromazina 25 mg 1 amp. cada seis horas. A las 48 horas, mejorado: no ansioso.

Comentario: individuo que fue alcohólico hasta tres años atrás y que abandonó la bebida *motu proprio*, que registra como antecedentes familiares la demencia senil de su padre, y que con una personalidad compensada y adaptada al medio, desarrolla intensa depresión ansiosa, actuando como factor desencadenante al miedo al combate y a la muerte.

Caso 4:

Personal subalterno que tiene antecedentes psiquiátricos desde hace dos años, diagnosticado como Neurosis Fóbica, que se desempeña en aeronave que desarrolla actividad en combate. En ocasión de vuelo operativo presenta crisis de excitación mínima, que se desarrolla con crisis de llanto y ansiedad luego de regresar a tierra; no fue adecuadamente conducido y no se consideraron sus antecedentes psiquiátricos.

Al momento de su examen: astenia, desinterés, depresión, necesidad de aislamiento. Se le indica Amitriptilina 75 mg y Lorazepan 5 mg. A las 24 horas ligera mejoría, el paciente es trasladado sin servicio a su domicilio. Se prolonga esta medicación y control por consultorio tres veces por semana. Como su presencia es muy necesaria para las operaciones se lo reintegra mejorado y con precisas instrucciones para su conducción. Su desempeño en lo sucesivo fue correcto.

A largo plazo, es decir, a dos o tres meses de finalizado el conflicto y en la actualidad, aún se reciben consultas de individuos que combatieron en Malvinas con cuadros de Reacción de Ansiedad y dificultades en su readaptación a los tiempos de paz, aunque su pronóstico en todos los casos es favorable.

Como vemos, el común denominador en todos los casos fue el miedo a la muerte, adecuadamente racionalizado únicamente en el Cabo Segundo y manifestado con síntomas psiquiátricos de distinta gravedad en los restantes. Sólo el caso N°3 fue retirado del Servicio, internado en tres oportunidades y recibió tratamiento biológico (electro-shock). Al cabo de 12 meses del episodio original continuaba en tratamiento con resultados poco satisfactorios.

Experiencia psiquiátrica posterior a la finalización del conflicto

A un año de finalizadas las acciones de guerra en Malvinas, aún se recibían consultas del personal militar naval que participó de operaciones en tierra, mar o aire.

El total de consultas registradas por sintomatología originada en esas operaciones es de 85 consultas.

Los diagnósticos fueron:

Reacción ansiosa:.....	53	.....	62,3%
Síndrome depresivo	22	.....	25,8%
Neurosis reactiva	1	.....	1,2%
Neurosis en guerra	1	.....	1,2%
Síndrome de despersonalización....	1	.....	1,2%
Afecciones neurológicas.....	7	.....	8,3%

De este total de individuos que manifestaron síndrome, en el momento actual se encuentran:

Curados.....	35	.....	41%
Muy mejorados.....	40	.....	47%
Sin variantes.....	10	.....	12%

En estas cifras se incluye a todo el personal de Flota de Mar, Aviación Naval e Infantería de Marina que efectuó consulta en este Hospital Naval, como asimismo a tripulantes de un buque pesquero hundido durante el conflicto.

Conclusiones

Si bien la psiquiatría en combate no fue organizada específicamente, en forma previa, ello obedeció a las características sorpresivas del inicio de las acciones, desarrollo vertiginoso de los acontecimientos y a la breve duración del conflicto; no obstante ello, se fueron adoptando medidas consecuentes con las necesidades que se planteaban. Esta conducta no creó inconvenientes y todos los problemas fueron solucionados satisfactoriamente.

Extraemos tres reflexiones de la experiencia vivida:

1. Necesidad de instruir a los oficiales Médicos sobre estos temas, recalcando la importancia de la asistencia *in situ*, ya que tarde o temprano, los hombres desarrollaron síntomas de ansiedad aunque no hubieran situaciones de peligro y que esas ansiedades pueden presentarse como palpitations, anorexia, diarrea, fatiga, náuseas, vómitos, etc.

Asimismo, instruirlos sobre el análisis de su propia situación emocional para evitar que se identifiquen con el paciente y dispongan su evacuación o por el contrario que por cansancio propio, resentimiento o irritabilidad, resuelvan retornar al combate a un individuo que deba ser evacuado.

2. Necesidad de dar información sobre estos temas en los lugares de adiestramiento para oficiales y jefes, ya que la conducción que ellos ejercerán sobre sus hombres será de una importancia capital en la prevención de las descompensaciones.
3. Necesidad de dirigirse a las comunidades civiles vinculadas a bases militares o unidades afectadas a las operaciones de guerra, para brindar información y pautas que permitan un adecuado manejo de la ansiedad de esposas, hijos y familiares del personal militar alejado de sus hogares e involucrado en las acciones, y en especial cuando como resultado de las mismas resulten mutilaciones, desaparición o muerte. Es importantísimo ayudar a elaborar un duelo normal por la pérdida sufrida, ya que ello contribuye a preservar el factor psicológico propio.



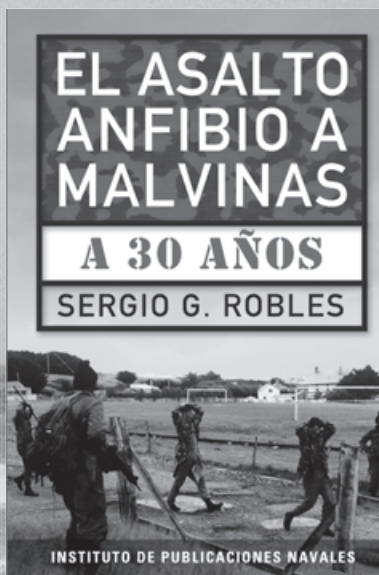
INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES 1961-2012

Ultimos lanzamientos



Hasta la última balsa
Daniel Cavalieri

\$95



El asalto anfibio a Malvinas
A 30 años
Sergio G. Robles

\$80



Proyecto Azorian
Norman Polmar y Michael White
Traducción de Juan A. Imperiale

\$115

Suscríbase y pague el 50% del precio de tapa de los libros editados.

**SOCIOS DEL
CENTRO NAVAL
20%
DE DESCUENTO**

Ventas:

Galería Larreta Local 28
Florida 971 o San Martín 958
Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43
Horario: Lunes a viernes de 1000 a 1800
instituto.publicaciones@centronaval.org.ar

Gerencia:

Florida 801, piso 3
gerente.ipn@centronaval.org.ar

www.ipneditores.com.ar

BEN LADEN Y EL CENTRO DE GRAVEDAD

Roberto L. Pertusio

La muerte de Ben Laden ha sido un acontecimiento relevante que repercutió a nivel mundial. Pocos son los seres humanos que por sus rasgos, ya sean positivos o negativos, dan paso a una cobertura periodística como la que tuvo lugar al difundirse la noticia de la muerte del jefe supremo de Al-Qaeda. Sin duda, fue en los Estados Unidos de Norte América, país que resultó brutalmente agredido diez años atrás por esta oscura y despiadada organización no gubernamental (ONG), donde con mayor entusiasmo se recibió la noticia. En rigor, el nombre de ONG que acabo de asignarle responde más bien a una denominación genérica, vinculada en todo caso, a una simplificación lingüística. En el ámbito internacional, a las organizaciones de este tipo se las conoce oficialmente como grupos no estatales (G.N.E.), “*non estates actors*” en inglés; los hay legales e ilegales como en el caso de Al Qaeda.

Los ataques perpetrados el 11 de setiembre de 2001 con aviones de líneas comerciales fueron perversamente planeados y ejecutados, a punto tal que más allá del doloroso saldo de víctimas, los blancos escogidos representaban los mayores exponentes o símbolos del poder del Estado, en este caso, del Estado más poderoso del planeta. El “poder del Estado”, tal como lo expresan todos los documentos emitidos por la propia Casa Blanca, así como en términos generales por la literatura política angloparlante, está conformado por tres vertientes que son en esencia una suerte de trinidad profana: el poder político, el poder económico y el poder militar. Si me atrevo a denominarla “trinidad profana”, es porque ante la ausencia de cualquiera de ellos, el poder del Estado se desvanece. Cada uno desempeña un rol dentro de su ámbito, pero ninguno puede prescindir de los otros dos, su sinergia en armonioso equilibrio da sustento a la respetabilidad de todo Estado soberano. Sin políticas no hay rumbo a seguir, sin economía no hay posibilidad de desarrollo ni de sustento, sin

El Contraalmirante Roberto Luis Pertusio es integrante de la promoción 81 de la Escuela Naval Militar egresó como guardiamarina en diciembre de 1954, pasando a retiro a comienzos de 1987. Sus últimos destinos en la Armada fueron: Director de la Escuela de Guerra Naval y Director General de Instrucción Naval. Ya retirado, durante diez años se desempeñó como titular de las cátedras de Geopolítica en la Universidad de Belgrano, en la carrera de Ciencia Política y en la Facultad de Posgrado; asimismo, fue titular durante dos años de la cátedra de Política internacional Contemporánea en dicha universidad. Se desempeñó como titular de la cátedra de Estrategia Operacional en la Escuela de Guerra Naval y fue miembro del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, al que representó en diversos congresos y simposios con trabajos de su autoría. Es autor de varios libros publicados por el Instituto de Publicaciones Navales y de artículos aparecidos en diversas revistas.



fuerzas armadas no hay quien proteja a ambas, y, por sobre todo, a quienes habitan el territorio del Estado en cuestión.

Hay quienes piensan que el ámbito militar no tiene la misma importancia que los otros dos, le está subordinado al político, y el económico es en definitiva quien brinda bienestar a la población. Sin embargo, Bismarck decía que pretender hacer política sin fuerzas armadas es como querer hacer música sin instrumentos. Se podrá argumentar que Bismarck fue un político del siglo XIX, pero la naturaleza del hombre no ha variado, sigue haciendo la guerra con sus congéneres y nada hace pensar que esto cambie en el futuro. Recordemos que, en el marco de la vinculación epistolar mantenida, cuando Einstein le formula a Freud en una carta la pregunta: “¿Por qué la guerra?”, éste le responde lacónicamente: “Porque el hombre es como es”.

Pues bien, en la mañana del 11 de septiembre de 2001, en el propio territorio de los Estados Unidos, los tres mayores símbolos de esa trinidad profana fueron los blancos escogidos por Ben Laden y ejecutados por miembros de la organización terrorista Al-Qaeda: las torres gemelas del World Trade Center eran un emblema económico del país y al mismo tiempo, un orgullo de la ciudad de Nueva York, su capital económica; el edificio del Pentágono, otro de los blancos atacados, constituye la sede del poder militar; y el tercer componente de esta “trinidad profana” no fue alcanzado porque los pasajeros del vuelo U-93 impidieron que la agresión se concretara: la Casa Blanca o el Capitolio.

Al-Qaeda dirigió sus ataques a objetivos estratégicos cuidadosamente seleccionados, fracasó en aquel que representaba el poder político de los Estados Unidos, que resultó indemne. Al margen del doloroso saldo en víctimas humanas, el desafío fue mayúsculo: una ONG (G.N.E.), que como tal no dispone de territorio, ni gobierno formal, ni ejército regular, ofende y desafía al país más poderoso de la tierra, la única superpotencia.

La reacción del gobierno de los Estados Unidos fue declararle la guerra, pero se daba un caso hasta entonces desconocido, por primera vez un Estado entraba en guerra con una ONG/G.N.E., después de todo, una organización terrorista merece ser catalogada de tal modo. Al fin de cuentas, se trata de una organización no gubernamental y como tal goza de la impunidad que le otorga el encontrarse por fuera del sistema internacional. ¿Con qué normas o leyes se rige una organización terrorista? ¿Qué sanciones le puede imponer la comunidad de naciones?

Es cierto que cuando se habla de ONGs se las vincula con fines altruistas, o al menos, de índole positiva, pero en su consideración más abarcativa se incluye este lado oscuro que es, de igual modo, ajeno al control del Estado.

El análisis que sigue responde de manera exclusiva a un frío enfoque estratégico, no considera en modo alguno los aspectos éticos o humanos que puedan dar sustento a cualquier otro tipo de debate. Quienes realicen un análisis integral del tema los tendrán seguramente en cuenta, pero no es este el caso, de allí el título propuesto: Ben Laden y el centro de gravedad.

Me limitaré entonces a considerar la figura del protagonista: Ben Laden, como el centro de gravedad de la organización terrorista supranacional Al-Qaeda. Por cierto, resulta imprescindible hacer previamente una incursión sobre el concepto “centro de gravedad” definido por Clausewitz.

Cuando el militar y pensador prusiano escribe su afamada obra: *De la guerra*, entre los muchos conceptos que elabora figura el de “centro de gravedad”, *schwerpunkt*. Para Clausewitz el centro de gravedad, tanto propio como enemigo, es aquello de tal trascendencia que de ser destruido, capturado o neutralizado impedirá a uno u otro proseguir la guerra. Como Clausewitz en su obra no le dedica más que un único párrafo, eso dio lugar a variadas

Al fin de cuentas, Al-Qaeda es una organización no gubernamental y como tal goza de la impunidad que le otorga el encontrarse por fuera del sistema internacional.

interpretaciones. Parece atinado entonces, reproducir el concepto tal cual su autor expresa en la página 556 de la versión en español: “*Todo lo que la teoría puede decir aquí es que el punto principal ha de mantener en vista las condiciones predominantes de ambas partes. De ellas saldrá y se formará un centro de gravedad, un centro de poder y movimiento, del cual dependerá todo, y el golpe concentrado de todas las fuerzas deberá dirigirse contra este centro de gravedad del enemigo*”.

Luego, el centro de gravedad es, en definitiva, el objetivo principal, tanto de la defensa como del ataque, puesto que de él emana la fortaleza de uno y otro.

Después de Vietnam pareciera que los Estados Unidos redescubrieron a Clausewitz, siendo el centro de gravedad uno de los aspectos más tenidos en cuenta. Entre la autocrítica que hacen al desarrollo de las operaciones en ese teatro de guerra, figura la errada elección del centro de gravedad a nivel estratégico: se pensó que se trataba de las fuerzas del Vietcong, cuando en realidad el centro de gravedad lo constituía el ejército regular de Vietnam del Norte. Tal error se mantuvo a lo largo de toda la contienda.

A partir de entonces, la literatura militar estadounidense trató con particular cuidado el concepto de centro de gravedad, su equivocada selección podría conducir al fracaso. El profesor M. Vego de la Escuela de Guerra Naval de los Estados Unidos (*Naval War College*), en su libro *On Operational Art*, esboza un interesante ejemplo de centro de gravedad ante un supuesto hecho de secuestro protagonizado por una organización terrorista.

Planteadas así las cosas cabe preguntarnos ahora, ¿era para los Estados Unidos Ben Laden el centro de gravedad de Al-Qaeda?

La respuesta que se nos ocurre es sí, al menos por la tenacidad con la que fue perseguido a lo largo de diez años. No obstante, nada parece asegurar que su desaparición física signifique el fin de Al-Qaeda, así como tampoco se puede negar que se trató de un golpe enorme a la organización. Es probable que en la figura de quien lo reemplace se establezca un nuevo centro de gravedad, pero quizá no de igual gravitación.

La siguiente pregunta que nos surge es: ¿Y así ocurrirá sin solución de continuidad? ¿Siempre habrá disponible un nuevo líder fanático con la suficiente capacidad de conducir tan perversa ONG? Como en su momento expresara Ortega y Gasset: “*El futuro es indócil, no es posible predecir los hechos singulares que mañana van a acontecer, se podrá sí anticipar el perfil general de la época que sobreviene*”. (*)

Lo cierto es que Ben Laden como centro de gravedad de Al-Qaeda no existe más, está en la capacidad de reacción de ésta el poder establecer uno nuevo. Que lo logre o le sea imposible se corresponde con lo que acabamos de citar de Ortega y Gasset. Lo que no quiere decir que no vaya a ser reemplazado, es posible que algún miembro de la organización se ponga al frente de ella; como tampoco podría descartarse que, tratándose de una organización ilegal y supranacional, ampliamente diseminada en muchos países e incluso continentes, aparezcan diferentes liderazgos locales o regionales.

Ahora bien, ¿qué hubiera sucedido de haber sido capturado vivo? Por cierto, la respuesta está en el imaginario de todo aquel que se formule semejante interrogante. La imaginación puede recurrir a cualquier respuesta, nada se arriesga, porque como tal cosa no ocurrió es posible dar rienda suelta a cualquier clase de especulaciones. En lo que se suele denominar análisis ucrónico, es decir, ¿qué hubiera pasado de haberse dado tal circunstancia?, parece posible aventurar una respuesta. De ser válida, haría entendible la ejecución de Ben Laden ni bien fue encontrado. Aun a riesgo de ser tautológico, permítaseme insistir que no nos encontramos ante un análisis exhaustivo del hecho, en cuyo caso entrarían a jugar cuestiones de índole ético, convenciones internacionales, etcétera; el presente es un enfoque exclusivamente estratégico y como tal tiene una matriz pragmática.

Después de Vietnam pareciera que los Estados Unidos redescubrieron a Clausewitz, siendo el centro de gravedad uno de los aspectos más tenidos en cuenta.

(*)
José Ortega y Gasset,
El tema de nuestro tiempo,
capítulo II, pág. 30.
Editorial El Arquero, Madrid. 1970.

De haber sido Ben Laden capturado vivo se hubiera dado, en lo referente al centro de gravedad, una suerte de juegos de espejos, donde la figura del líder de Al-Qaeda continuaría representando el centro de gravedad de la organización, aunque de distinto modo. Hubiera ocurrido algo similar a lo que sucede en las ecuaciones matemáticas, que cuando un término es traspasado de uno a otro lado de la igualdad cambia de signo. Ben Laden se hubiera convertido en un nuevo centro de gravedad de Al Qaeda, no ya por la conducción de un liderazgo que de hecho dejó de existir, sino por la capacidad potencial de amenaza que a través de su captura la organización hubiese logrado. El nuevo centro de gravedad, en cierto modo virtual, se daría por medio de la extorsión que estaría en condiciones, ya sea real o ficticia, de ejercer Al-Qaeda.

El mundo occidental se vería sometido a una cadena de mensajes cargados de amenazas que daría paso a una psicosis condicionante. No se debe perder de vista que el terrorismo responde a un comportamiento en el cual cada acto de terror es un anticipo de mayor terror. Por otro lado, la muerte de Ben Laden instala en la agenda internacional la posibilidad y hasta el deseo de venganza. Pero su captura y el sometimiento a juicio hubieran potenciado aquella de manera extorsiva, por más que se tenga la certeza que Estados Unidos en modo alguno canjearía al prisionero cualquiera fuese la amenaza.

No se debe perder de vista que el terrorismo responde a un comportamiento en el cual cada acto de terror es en anticipo de mayor terror.

En resumen, el riesgo estratégico que significaría tenerlo prisionero sería mayor que el que se corre habiéndolo eliminado. Se podrá argumentar que en uno y otro caso los actos terroristas se darían indistintamente, es cierto, pero muerto Ben Laden aquellos son producto de la venganza que naturalmente tendería al agotamiento. De haberlo capturado, el mundo occidental se hubiera visto sometido a una tenaz presión extorsiva, donde una espiral de acciones terroristas responderían al comportamiento ya señalado: terror en anticipo de mayor terror. Simultáneamente el prisionero sería noticia durante mucho tiempo, corriéndose el riesgo de despertar simpatías en sectores de frágil memoria, siempre proclives a solidarizarse con quien afronta una presunta situación de debilidad. Es decir, la figura de Ben Laden, con otro significado, se erigiría en el nuevo centro de gravedad de la organización terrorista.

Por último, no parece oportuno comparar lo acontecido con la captura y sometimiento a juicio de Saddam Hussein, en este caso no se trataba de un líder terrorista que acaudillaba fanáticos, sino de un dictador eternizado en el poder y que era objeto de repudio por gran parte de la población. No había en Saddam Hussein un componente de “fanatismo romántico”.

Resumen de noticias de NuestroMar

Del 1º de diciembre de 2011 al 30 de abril de 2012

Contraalmirante VGM (R) Carlos E. Cal, editor de www.nuestromar.org

Este resumen contiene las noticias destacadas del mar que fueron publicadas en las páginas de www.nuestromar.org durante este período. Además de publicar diariamente las noticias del sector, el sitio de la Fundación NUESTROMAR ofrece un Boletín semanal que se envía gratuitamente por medio de correo electrónico mediante suscripción (info@nuestromar.org).

Siga a NUESTROMAR en Facebook: <http://www.facebook.com/fundacion.nuestromar> y en Twitter: <http://twitter.com/nuestromar>

ECOLOGÍA y MEDIO AMBIENTE



Ambientalistas en guardia por una obra en el Puerto (La Plata)

Vecinos y ONGs locales advirtieron que el dragado podría causar severos daños al monte ribereño de nuestra región. 15/03/12

ONU: En 2025 dos tercios de habitantes del planeta tendrán escasez de agua

En el año 2025 dos tercios de los habitantes del planeta vivirán en zonas con escasez de agua, según la Oficina de la ONU de la Década del Agua, cuya directora, Josefina Maestu, ha recordado que se requieren entre 2.000 y 5.000 litros para producir los alimentos diarios de cada persona. 22/03/12

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL



Armadores chinos lanzan otro ataque contra la brasilera Vale

(FNM) En un nuevo y apenas velado ataque dirigido hacia la compañía brasilera Vale, la Asociación de Armadores de China (CSA) rei-

teró que las grandes empresas mineras deberían abstenerse de construir flotas propias que dañen al transporte de cargas secas a granel, en medio de las tribulaciones por las que atraviesa la industria. 08/04/12



Europa adopta propuestas de directiva sobre el trabajo marítimo

Dos nuevas propuestas de la Comisión Europea nivelarán la normativa comunitaria con el Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo (MLC,

sus siglas en inglés) de 2006. El MLC dispone los derechos y protec-

ciones laborales que cuando beneficiarán a más de 1,2 millones de personas que trabajan como gente de mar en el mundo. 15/04/12

La flota mundial de porta contenedores creció un 10%



(FNM) Datos de la consultora Alphaliner muestran que la oferta de bodega creció por delante de la demanda, afectando las tarifas y los niveles de utilización de barcos. 26/04/12

PUERTOS



Embarcan hierro hacia Estados Unidos (Punta Colorada)

Es el primer envío del año y llevará 44.000 toneladas. 23/02/12

Movimiento portuario contenerizado de América Latina y el Caribe aumentó 11% en 2011

Lo informó la CEPAL en su reciente Boletín Marítimo. El movimiento total fue de 41.3 millones teu, un 11.1% más que en 2010. 03/05/12

Se prolonga el paro pesquero y ya se perdieron 3300 toneladas

El puerto de Mar del Plata sigue paralizado por estibadores que reclaman una jubilación. El panorama es desolador. 06/05/12

INDUSTRIA NAVAL

Hyundai celebra la construcción número 600 en 14 años (Corea el Sur)

(FNM) El astillero Hyundai Mipo Dockyard celebró el lunes la construcción de sus primeros 600 buques, en los 14 años transcurridos desde que entró al mercado. El barco que marcó el hito es un portacontenedores de 1.000 teu, bautizado *Sky Hope*, que será entregado a la naviera CK Line. 22/03/12

PESCA y ACUICULTURA

Agrava la ya difícil situación de la pesca la decisión de EE.UU. de suspender el GSP para los productos argentinos

(FNM) El factor dinámico de la producción pesquera argentina es el mercado externo. Sobre éste ha sustentado su crecimiento, y si bien se han producido cambios en el mercado interno y una modificación en su escala, aumentando su significación, el sesgo del sector pesquero es netamente exportador. 27/03/12



En Mar del Plata, los desembarques bajan un 23% en el primer trimestre

Sigue siendo el principal puerto pesquero pero con menor volumen. La estadística oficial marca

que entre enero y marzo se descargaron 72.160 toneladas. El año pasado en el mismo período se habían desembarcado 93.778,1 toneladas. La merluza se mantiene estable. 09/04/12

POLÍTICA y ECONOMÍA

Barcos europeos y asiáticos saquean la costa de Somalia

Las flotas navales desplegadas por algunas potencias no han podido erradicar los barcos piratas de las costas somalíes. 27/02/12

ENERGIA Y MINERALES

Tres empresas británicas y una francesa buscarán petróleo en Uruguay

Las británicas British Petroleum (BP), British Gas (BG) y Tullow Oil, y la francesa Total fueron elegidas por Ancap para la exploración y eventual explotación de hidrocarburos en la plataforma marítima uruguaya, informó este viernes el ente estatal. Total, incluso, se comprometió a realizar una perforación. 02/04/12

Reino Unido quiere ampliar su presencia en el presal brasileño

(FNM) Las relaciones entre Brasil y el Reino Unido deberán estrecharse más, sobretodo en el segmento de energía, sector que demanda grandes inversiones en el país. En una entrevista con "Valor Económico", el embajador de Brasil en Gran Bretaña, Roberto Jaguaribe, afirmó que las inversiones de Inglaterra en el Brasil van a comenzar a intensificarse en los segmentos de petróleo y gas, áreas en las cuales ellos tienen experiencia. 12/04/12

CIENCIA, TECNOLOGÍA Y EDUCACION

Investigan impacto del carbono en ambientes de aguas profundas

(FNM) Científicos irlandeses participarán en una expedición en aguas profundas, en el borde exterior de la plataforma continental, que procura investigar el impacto de la captura y almacenamiento de carbono, sobre la vida marina. 09/04/12

Analizan efectos de las cenizas sobre poblaciones de truchas

La acumulación de sedimentos volcánicos en lagos y ríos de la región norte de la Patagonia ha generado preocupación sobre el estado actual de las truchas por parte de pescadores y sectores vinculados a la pesca. 09/05/12

DEFENSA, SEGURIDAD y PROTECCIÓN



Las marinas de guerra de todo el mundo invierten en portaaviones y poder aéreo en el mar

(FNM) Hasta hace no mucho tiempo, el número de naciones que disponía de poder aéreo basado en el mar parecía disminuir inexorablemente. La verdad de hoy en día es todo lo contrario. 26/04/12



La piratería mundial cayó un 28% en el primer trimestre

(FNM) El logro se manifiesta particularmente en las aguas de Somalia, donde se ha registrado una marcada reducción en la cantidad de ataques,

y es atribuido a la acción del patrullado naval internacional. 26/04/12

ANTÁRTIDA



La Armada Argentina presta apoyo a base brasileña incendiada

En horas de la madrugada de hoy el Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate del Comando del Área Naval Austral, dependiente

de la Agencia Nacional SAR de la Armada Argentina, recibió un informe de siniestro y pedido de asistencia de una base en la Antártida que lleva el nombre de Comandante Ferraz, perteneciente a la República Federativa del Brasil. 26/02/12

Turismo: El dilema de viajar a la Antártida

En la temporada 2007-08 se registró el máximo histórico de visitantes, con casi 50.000 personas, desde entonces la tendencia ha ido en descenso. 21/02/12



El aviso ARA Suboficial Castillo auxilió a un velero noruego en la Antártida

El pasado lunes 30 de enero, luego de navegar por el canal Neumayer y mientras patrullaba el

estrecho de Gerlache, el aviso ARA Suboficial Castillo recibió un requerimiento del velero noruego *Anne Mari*, que se encontraba fondeado en Puerto Paraíso, imposibilitado de continuar su viaje antártico ya que se encontraba con un deterioro en su sistema de gobierno. En ese momento, el aviso de la Armada se dirigía a dar apoyo a la Base Brown. 06/02/12

En el N° 831, por error involuntario, no se incluyeron las dos páginas finales de un artículo realizado por el Contraalmirante Martini sobre la "Primera expedición argentina al Polo Sur". Este es el material faltante para recortar y agregar a continuación de la página 252 de dicho Boletín.

Año XXIII - Núm. 32.446

513 el ejemplar

4 SECCIONES

BUENOS

Aterrizaron en el Polo Sur dos aviones de la Marina Argentina

VUELO RIESGOSO SOBRE ZONAS AUN NO EXPLORADAS

Por primera vez se ha realizado la travesía desde América

HERMES QUIJADA

Una proeza sin precedentes registró en su historial la aviación naval argentina. Por primera vez desde el Continente Americano, se aterrizó en el Polo Sur. El magnífico esfuerzo de los pilotos argentinos sólo es comparable al realizado desde Australia por la fuerza aérea de los Estados Unidos, que también tocó la meseta polar en 1957. Es decir, que han llegado a la tribu zona cuatro países: Noruega, Gran Bretaña, los Estados Unidos y la Argentina, pero sólo estos dos últimos lo hicieron por el aire y aterrizaron en la base Amundsen-Scott, que está justo en el Polo.

Esta es sucintamente la noticia que corrió ayer por la noche por toda la ciudad. Poco antes del aterrizaje de los dos aviones naviales, ya se sabía que se encontraban en vuelo y que la peligrosa ruta era superada por la técnica y el valor de los marinos argentinos. Pero la inquietud creció al no tener la confirmación precisa del vuelo, hasta que poco antes de las 22, en la oficina de prensa de la Secretaría de Marina, donde ya se encontraban los periodistas, el teléfono interno dio la grata noticia de que las maquinarias, a cargo del capitán de fragata Hermes J. Quijada, habían cumplido con toda felicidad la travesía y aterrizado en la base Amundsen-Scott a las 21.25.

El acopio de datos y antecedentes se realizó entonces con gran interés por parte de las autoridades, y el subsecretario, contraalmirante Eladio Vázquez, juntamente con el comandante de Aviación Naval, capitán de navío Jorge A. Bassi, se dispusieron al interrogatorio periodístico. Jorge A. Bassi, jefe de Relaciones Públicas, capitán de navío Rafael Palomeque, se dispusieron a interrogatorio periodístico.



Gráfico del vuelo realizado por los aviones de la Marina Argentina que, al mando del capitán de fragata Hermes Quijada, lograron aterrizar en el Polo Sur, en la base norteamericana Amundsen-Scott



Teniente de navío Jorge Pittaluga piloto de uno de los aviones — el CTA-12 — que llegó al Polo Sur a las 21.25 de ayer

Capitán de fragata Hermes Quijada, comandante de la Unidad Aeronaval de Exploración y Reconocimiento "U. T. 7. 8." del Grupo Naval Antártico.

Capitán de corbeta Pedro Margalot, jefe de Operaciones de la Unidad Aeronaval de Exploración y Reconocimiento "U. T. 7. 8." del Grupo Naval Antártico.



Mucho cumplido. Los dos tripulantes de los aviones navales CTA 11 y CTA 12, fueron felicitados por uno de los dos millones que aguardan el regreso del Polo Sur. El avión, de izquierda a derecha, es el capitán Hermes Quijada. Los aviones que él es el comandante de la Unidad Aeronaval de Exploración y Reconocimiento "U. T. 7. 8." del Grupo Naval Antártico.



Llegada a Isla Robertson, primer punto antártico de los aviones que hicieron el salto al Polo Sur. En la foto se ve al subsecretario de Marina, contraalmirante Eladio Vázquez, y al jefe de Relaciones Públicas, capitán de navío Rafael Palomeque, con el piloto de uno de los aviones que aterrizaron en el Polo Sur.

El CTA 12, propiedad del capitán Quijada, en la pista de hielo de la base Amundsen. Observamos en el fondo, la "torre" del avión que fue el primero en aterrizar en la meseta polar. En la fotografía, el capitán Quijada recibiendo felicitaciones de los periodistas en el continente antártico, del cual el piloto de uno de los aviones que aterrizaron en el Polo Sur es el capitán de fragata Hermes Quijada. En la foto se ve al subsecretario de Marina, contraalmirante Eladio Vázquez, y al jefe de Relaciones Públicas, capitán de navío Rafael Palomeque.



El vuelo hasta el Polo Sur por su protagonista

El vuelo hasta el Polo Sur por su protagonista, el capitán de fragata Hermes Quijada, fue un viaje de gran riesgo y esfuerzo. El capitán Quijada, comandante de la Unidad Aeronaval de Exploración y Reconocimiento "U. T. 7. 8." del Grupo Naval Antártico, fue el primero en aterrizar en el Polo Sur con su avión CTA 12, el 21 de diciembre de 1962.

El vuelo fue un desafío técnico y humano. El capitán Quijada y su tripulación, el teniente de navío Jorge Pittaluga y el capitán de corbeta Pedro Margalot, enfrentaron condiciones extremas de frío y aislamiento. El vuelo duró más de 20 horas y cubrió una distancia de más de 10.000 kilómetros.

El aterrizaje en el Polo Sur fue un hito histórico para la aviación naval argentina. El capitán Quijada fue el primer argentino en aterrizar en el Polo Sur con un avión de la Marina.



El capitán Quijada, jefe de Operaciones de la Unidad Aeronaval de Exploración y Reconocimiento "U. T. 7. 8." del Grupo Naval Antártico, en uno de los aviones al momento de aterrizar en el Polo Sur. Después de aterrizar, se desarrolló exitosamente según lo previsto.



El capitán Quijada, jefe de Operaciones de la Unidad Aeronaval de Exploración y Reconocimiento "U. T. 7. 8." del Grupo Naval Antártico, en uno de los aviones al momento de aterrizar en el Polo Sur. Después de aterrizar, se desarrolló exitosamente según lo previsto.

El capitán Quijada, jefe de Operaciones de la Unidad Aeronaval de Exploración y Reconocimiento "U. T. 7. 8." del Grupo Naval Antártico, en uno de los aviones al momento de aterrizar en el Polo Sur. Después de aterrizar, se desarrolló exitosamente según lo previsto.



El capitán Quijada, jefe de Operaciones de la Unidad Aeronaval de Exploración y Reconocimiento "U. T. 7. 8." del Grupo Naval Antártico, en uno de los aviones al momento de aterrizar en el Polo Sur. Después de aterrizar, se desarrolló exitosamente según lo previsto.

El capitán Quijada, jefe de Operaciones de la Unidad Aeronaval de Exploración y Reconocimiento "U. T. 7. 8." del Grupo Naval Antártico, en uno de los aviones al momento de aterrizar en el Polo Sur. Después de aterrizar, se desarrolló exitosamente según lo previsto.

Repercusiones en la prensa.

PARA RECORTAR Y AGREGAR A CONTINUACIÓN DE LA PÁGINA 252 DEL BOLETÍN N° 831.



Primera bandera argentina en el Polo Sur.

había quedado atrapado por los hielos cerca de Matienzo y volvimos hacia esa base el 18 de enero, fotografiando toda la costa Este de la Península Antártica. El 19 decolamos hacia el continente, otra vez acompañados por el DC-4 que se nos reunió en el medio de Drake, aterrizando en Ushuaia y el 20 en Río Gallegos.

Al otro día salimos rumbo a la Base Aeronaval Punta Indio, donde pernoctamos para arribar finalmente a Buenos Aires el 22 de enero de 1962.

Por esta operación se adquirieron aportes geográficos, glaciológicos, meteorológicos, geológicos y fisiológicos sobre una zona del sexto continente aún inexplorada y sobre otras poco conocidas. Con estos datos y las fotografías, el Servicio de Hidrografía Naval confeccionó la primera carta desde el Cabo Adams hasta el Polo Sur. Este fue el resultado de esa expedición.

La mitad de estos tripulantes ya no está, vaya nuestro emocionado recuerdo hacia ellos.

ASOCIACIÓN DE VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS



Veterano de guerra: asóciase

Si es Veterano, incorpórese como **Socio Activo**.

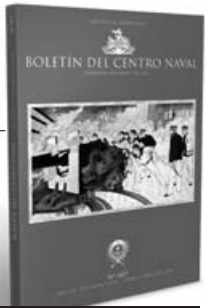
Si no lo es, apóyenos como **Socio Adherente**.

Informes: Uruguay 654, piso 4, of. 403

C1015ABN, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Tel./fax: (011) 4373-5440 E-mail: aveguema@yahoo.com.ar

www.aveguema.org.ar



Cómo obtener el Boletín

SOCIOS ACTIVOS Y VITALICIOS DEL CENTRO NAVAL

Si usted desea recibir el Boletín, solicítelo al tel. 4311-0041 o por correo electrónico boletin@centronaval.org.ar, optando por alguna de las siguientes alternativas:

Alternativa S1:

Retirarlo personalmente, sin cargo, en nuestra oficina.

Alternativa S2:

Oficiales de la Armada en actividad, sin cargo, en su destino.

Alternativa S3:

Recibirlo en su domicilio, caso en el que podrá optar por abonar el envío en nuestra oficina o autorizar el descuento por haberes, cada vez que se edite el Boletín, según las tarifas detalladas a continuación:

- Capital Federal y Gran Buenos Aires
8 pesos argentinos
- Interior
8 pesos argentinos
- Países limítrofes/Mercosur
25,75 pesos argentinos
- Resto de América
37,50 pesos argentinos
- Resto del mundo
41,25 pesos argentinos

Alternativa S4:

Retirarlo personalmente, sin cargo, en las delegaciones La Plata, Puerto Belgrano, Bahía Blanca, Mar del Plata y en la sede Olivos.

OTRAS CATEGORÍAS DE SOCIOS, o particulares

El Boletín del Centro Naval se publica sin fines de lucro y su precio representa sólo una parte menor de los costos directos e indirectos de producirlo.

Alternativa 1:

Solicitarlo personalmente en la oficina del Boletín.

Alternativa 2:

Solicitarlo vía telefónica, postal, e-mail, etc., a las direcciones y teléfonos que se indican en la portada, para que se lo enviemos donde usted nos indique.

Costos de adquisición por número:

	Socios Adherentes y Participantes	Particulares
Argentina:	\$ 9.-	\$ 15.-
Extranjero:	-	u\$s 4.-

Costos de envío:

Estarán a cargo del destinatario, según las tarifas detalladas en la alternativa S3 para los socios del Centro Naval.

Formas de pago:

- En efectivo, en nuestra oficina, Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina.
- Transferencia Bancaria
- A la cuenta del Centro Naval.
- Cheque
- No a la orden, a nombre de "Centro Naval".

Si Ud. no recibe nuestra publicación o desea optar por una alternativa diferente a la que actualmente utiliza, comuníquese con nosotros a las direcciones que se muestran en la portada de este número. Días y horarios de atención personal y telefónica: lunes a viernes, de 0900 a 1630.

Publicidad en el Boletín

El Boletín del Centro Naval es financiado por sus socios, sus suscriptores y el generoso aporte de profesionales, empresas y otras organizaciones, que publican en sus páginas su adhesión al mismo o sus avisos sobre sus servicios y productos. Los precios para publicar avisos en el Boletín son:

Alternativas	Contratapa	Retiraciones 20 x 28 cm	1 página 20 x 28 cm	1/2 página 20 x 28 cm	1/4 página 17 x 12 cm	1/8 página 17 x 5,2 cm
Color	1 Número	\$ 1.600.-	\$ 1.350.-	\$ 1.100.-	\$ 550.-	No
	2 Números	\$ 1.400.-	\$ 1.200.-	\$ 950.-	\$ 480.-	No
	3 Números	\$ 1.250.-	\$ 1.100.-	\$ 890.-	\$ 450.-	No
	4 Números	\$ 1.150.-	\$ 950.-	\$ 800.-	\$ 400.-	No
Blanco y negro	1 Número	—	—	\$ 780.-	\$ 400.-	\$ 200.-
	2 Números	—	—	\$ 720.-	\$ 360.-	\$ 190.-
	3 Números	—	—	\$ 650.-	\$ 330.-	\$ 180.-
	4 Números	—	—	\$ 600.-	\$ 300.-	\$ 160.-

Las tarifas indicadas son por cada número.

Los pagos correspondientes se podrán abonar después de publicado el número respectivo.

El Boletín remitirá un ejemplar de ese número a quién solicitó su publicación.

El Centro Naval no asegura las condiciones, representaciones o garantías, expresas o implícitas, así como el contenido de todos los avisos publicados en sus páginas. Tampoco es responsable por cualquier daño directo o indirecto, o consecuente, que surja del uso de los productos y/o servicios, o acciones u omisiones producidas en relación con la información contenida en esos avisos.

Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 31 de marzo de 2011

Presidente: Vicealmirante VGM (R) Eduardo Rodolfo Llambí
Vicepresidente 1° Contraalmirante (R) Horacio Luis Ferrari
Vicepresidente 2° Contraalmirante VGM (R) Julio Alberto Covarrubias
Secretario: Capitán de Navío (R) Raúl César Pagano
Tesorero: Teniente de Fragata (R) Alberto Guillermo Thomas
Protesorero: Capitán de Navío Cont. (R) Juan Carlos Franco

Vocales Titulares:

Capitán de Navío IM (R) Miguel Ángel Inda (Presidente Comité Socios)
Contraalmirante VGM (R) Héctor Alfredo Campoamor (Jefe Delegación La Plata)
Capitán de Navío IM VGM (R) Oscar Horacio Oulton (Director Contacto Sede Núñez)
Capitán de Navío IM (R) Eduardo Rubén Demarco (Director Contacto Anexo Hotel)
Capitán de Navío (R) Marcelo Gustavo Genné (Jefe Comité Reglamentación)
Capitán de Fragata (R) Alejandro Castrilli (Rugby - Sede Núñez)
Capitán de Fragata Med. (R) Jorge A. Pérez Rovira
Capitán de Navío Cont. (R) Osvaldo Julio Chaves
Contraalmirante (R) Carlos Luis Mazzoni (Presidente IPN)
Contraalmirante VGM (R) Carlos B. Castro Madero (Comité Académico)
Capitán de Navío VGM (R) Daniel Gustavo Manzella
Capitán de Navío (R) Héctor Julio Valsecchi (Director BCN)
Contraalmirante (R) Délfór Raúl Ferraris (Jefe Delegación Mar del Plata)
Capitán de Navío (R) Cristian Pérez Colman (Jefe Comité Cultura)
Contraalmirante Gabriel Omar Urchipía (Comodoro)
Capitán de Navío VGM (R) Fernando Pedro Amorena (Director Contacto Sede Olivos)
Capitán de Navío VGM Carlos María Nogués (Náutica - Sede Núñez)
Capitán de Navío VGM (R) Leandro Ramón Gurina (Jefe Comité Deportes)

Vocales Suplentes

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro M. García Sanabria
Capitán de Navío IM (R) Juan Fernando Pendino (Jefe Delegación Bahía Blanca)
Capitán de Navío Miguel Ángel Urroz (Hockey - Sede Núñez)
Capitán de Navío IM (R) Julio Joaquín Eiff
Capitán de Navío Félix Eugenio Plaza (Comisión - La Plata)

Adscripto a la HCD

Capitán de Navío Dalmiro Orlando D. Miguel (Jefe Delegación Puerto Belgrano)



COMISIÓN FISCALIZADORA

Fiscalizadores Titulares

Contraalmirante VGM (R) Enrique Germán Martínez
Contraalmirante (R) Gustavo Adolfo Trama
Capitán de Fragata (R) Luis Esteban Kyburg
Capitán de Navío IM Ricardo Mariano Pavicic

Fiscalizadores Suplentes

Capitán de Fragata IM José Luciano Acuña
Teniente de Navío Sebastián Alejandro Musa