

Un portaaviones *yankee* para la reina (Malvinas 1982)

Dr. Mariano Pablo Sciaroni





Dr. Mariano Pablo Sciaroni Abogado (UCA / 1999) y Magister en Estrategia y Geopolítica (ESG-EA / 2007). Es autor de *“Malvinas – Tras los Submarinos Ingleses”*, publicado por el Instituto de Publicaciones Navales en el año 2010, así como de numerosos artículos sobre temas navales en revistas especializadas y páginas de Internet.

Es profesor ayudante en las materias Derecho Procesal Civil y Comercial II y Seminario de Práctica Profesional, en la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Católica Argentina. En su actividad profesional, se ha especializado en litigios y derecho de seguros, habiendo escrito varios artículos sobre la temática. Fue finalista de la edición 2004 del Premio Nacional del Seguro.

Un portaaviones *yankee* para la reina (Malvinas 1982)

Por Mariano Sciaroni

Resumen

Estados Unidos suministró a su aliado británico elementos militares, apoyo logístico e inteligencia, todo lo cual permitió que fueran las fuerzas británicas las que finalmente prevalecieron en la contienda en el Atlántico Sur.

La disposición de ofrecer portaaviones a Gran Bretaña, aún cuando ello no se concretara, demuestra que el país del norte estaba dispuesto a llevar sus compromisos al límite.

En este ensayo, se analizan las negociaciones por el USS Dwight D. Eisenhower y por el USS Iwo Jima, con sus alcances y limitaciones.

Palabras clave: Malvinas, portaaviones, apoyos, Estados Unidos

Abstract

United States provided its British ally with military hardware, logistical support and intelligence, which helped the British victory in the South Atlantic conflict.

The offering of aircraft carriers to Britain, even if the offers were not accepted, shows that the Americans were willing to take their commitment to the limit.

In this essay the negotiations involving the USS Dwight D. Eisenhower and USS Iwo Jima with its scope and limitations, are fully disclosed.

Keywords: *Malvinas, aircraft carriers, support, United States*

La fiesta de la embajada

El 3 de mayo de 1982, Sir Nicholas Henderson, embajador del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte en Estados Unidos, oficiaba de anfitrión de una fiesta, que se estaba llevando a cabo en los jardines de la embajada¹. Altos funcionarios del gobierno estadounidense, entre ellos Alexander Haig y Caspar Weinberger, se encontraban presentes.

“Nico”, como se lo conocía era, desde el año 1946, un diplomático de carrera. Retirado en 1979², había sido llamado especialmente por el gobierno conservador de Margaret Thatcher para cubrir la estratégica embajada en Washington, donde lo sorprendió la crisis por las Islas Malvinas.

Si bien se lo consideraba algo excéntrico (un carácter bien británico), luego de presidir las embajadas ante Polonia, Alemania y Francia, y dados sus amplios contactos en el Ministerio de Relaciones Exteriores (el poderoso FCO – Foreign and Commonwealth Office) poseía la experiencia suficiente para enfrentar las turbulencias que el conflicto generaba en la relación entre el Reino Unido y los Estados Unidos.

Washington, en un primer momento, había intentado hacer de mediador, comisionando al General Alexander Haig (el Secretario de Estado) para las tratativas. Mientras ello sucedía, en el interior del gobierno norteamericano chocaban las posturas que exteriorizaban (principalmente) Jeane Kirkpatrick, embajadora ante la ONU, que estaba por preservar la relación con Argentina y los demás países latinoamericanos, y antagónicamente, Caspar Weinberger (Secretario de Defensa), que se volcaba por la ayuda hacia su viejo aliado.

Es bueno recordar que, desde el inicio, Estados Unidos no fue imparcial, ya que, aún cuando pretendía mediar, facilitaba logística, comunicaciones y puntos de apoyo a las fuerzas británicas. Weinberger canalizaba gran parte de dicha ayuda.

Para el 30 de abril, era claro que no se llegaría a ningún punto común, por lo que Estados Unidos abandonó su postura inicial y explicitó su apoyo a la causa británica. Henderson, en la fiesta de la embajada, sabía que no tendría mucho tiempo para hablar con Weinberger. La principal tarea que le fuera encargada por el FCO, en ese momento, era la de lograr que Estados Unidos impidiera las importaciones argentinas: dada la intensa relación comercial, se entendía que ello ahogaría financieramente a Argentina y sería un motivo más para que abandonara su posición en Malvinas. El día anterior, el domingo 2 de mayo, Francis Pym (el titular del FCO) había estado visitando a Alexander Haig en Washington, pasando dos horas de la mañana en una reunión privada, sin ningún asesor³ ni oído indiscreto. En el

1 Henderson, Nicholas en ‘The Falklands War’, seminario llevado a cabo el 5 de junio de 2002 (Centre for Contemporary British History), 2005, p.64.

2 Su informe final confidencial, fechado el 31 de marzo de 1979 y dirigido a Sir David Owen (Ministro de Relaciones Exteriores Británico del momento), acerca del declive británico, sus causas y consecuencias se filtró a la prensa y causó gran revuelo por su franqueza. Ver The Economist (Londres), edición del 2 de Junio de 1979.

3 Telegrama de Henderson, del 2 de mayo, en PREM 19-646. PREM es la sigla de clasificación que los National Archives británicos, en Kew, dan a los archivos correspondientes a la oficina del Primer Ministro. A su vez, DEFE son los archivos del Ministerio de Defensa, FCO del Ministerio de Relaciones Exteriores, etc. Estos archivos, en lo que concierne al período de la guerra, fueron desclasificados (con algunas limitaciones) a fines del año 2012.

ámbito económico, Pym había pedido que se prohiban las importaciones argentinas, como lo habían hecho ya los países de la Comunidad Económica Europea⁴. Hasta dejó claro que la Primer Ministro Thatcher estaba pensando en enviarle una carta personal a Ronald Reagan (el presidente de los Estados Unidos), señalándole el mismo punto⁵.

También Pym había mencionado (entre otros tantos temas), que si las operaciones militares británicas se prolongaban, el problema de la cobertura aérea de la flota podría agudizarse. Si bien no hizo mención a ningún portaaviones, le señaló a Haig que podría este ir pensando alguna solución a ese interrogante⁶.



El Secretario de Marina John F. Lehman Jr. firma el libro de visitantes a bordo del USS Dwight D. Eisenhower. Agosto de 1983. Foto: Department of Defense, EE.UU.

Como fuera, el problema central de Henderson ese día era, claramente, continuar las conversaciones de su jefe, y lograr el corte de las importaciones desde nuestro país. Y con ese tema en mente se llevó a un costado a Caspar Weinberger, el anglófilo.

Weinberger fue muy receptivo, pero no se centró (pareciera que en forma obvia, en tanto era el Secretario de Defensa...) en el problema económico que acuciaba al embajador de la reina. Tomó, sin embargo, el guante en lo que hacía a la protección aérea de la Royal Navy.

4 Telegrama de Henderson, del 2 de mayo, en PREM 19-646.

5 Lo que hizo el 4 de mayo, y amén de agradecerle las limitaciones que Estados Unidos ya había impuesto en lo que hace a venta de armamento, decía "Me gustaría urgir el tema, que vaya más allá, y que se imponga un completo bloqueo de las importaciones de los Estados Unidos desde Argentina" Ver PREM 19-624.

6 Telegrama de Henderson, del 2 de mayo, en PREM 19-646.

Señaló, en primer lugar, que estaba más que dispuesto a brindar ayuda total para las fuerzas británicas y, para sorpresa de su interlocutor, indicó que le gustaría saber si podía enviar a un portaaviones al Atlántico Sur:⁷ este podía servir como una pista de aterrizaje móvil para las fuerzas británicas. La limitación, según Weinberger, sería que fuerzas estadounidenses no enfrentarían a fuerzas argentinas, aún cuando, pareciere, se autorizaba implícitamente a vuelos de reconocimiento de la U.S. Navy partiendo de dicha plataforma.⁸

Ese portaaviones era el USS *Eisenhower* y, según informaba Weinberger en los jardines de la Embajada Británica en Washington, se encontraba en las cercanías de Gibraltar y, en 15 días, podía estar ayudando a la causa imperial sobre Malvinas⁹.

Para él, “*tener un portaaviones disponible como pista de aterrizaje alternativa sería mucho más efectivo que cualquier cosa que pudiera hacerse en el terreno de las importaciones*”¹⁰.

Ciertamente, habría que darle la razón¹¹.

El Ike

No era la primera vez que, en relación a Malvinas, el CVN-69 USS *Dwight D. Eisenhower* (conocido familiarmente como “Ike”), estaba en los pensamientos del Secretario de Defensa Weinberger.

El 30 de abril, en una reunión de poco menos de una hora, presidida por Reagan en la Sala de Gabinete de la Casa Blanca¹² (en la cual se decidió el volcarse hacia Gran Bretaña), Weinberger informó acerca de los planes de evacuación de ciudadanos norteamericanos y personal de la embajada en Buenos Aires.

Posiblemente aún influido por los sucesos en Teherán (Irán) pocos años antes, indicaba que el apoyo a esa operación la haría el *Eisenhower*, en ese momento en las costas de Túnez, haciendo saber que, a 22 nudos, tardaría unos 15 días en arribar a las costas argentinas¹³.

También hizo notar que el material sensible ya había sido removido de la embajada y que, a todo evento y si las cosas se ponían complicadas (es decir, si los argentinos se resistían

7 Telegrama de Henderson, del 3 de mayo, en PREM 19-624.

8 Telegrama de Henderson, del 3 de mayo, en PREM 19-624.

9 Telegrama de Henderson, del 3 de mayo, en PREM 19-624.

10 Telegrama de Henderson, del 3 de mayo, en PREM 19-624.

11 Hay que indicar que, en un seminario llevado a cabo en 2003, Weinberger afirmaba respecto a la historia del portaaviones “...no podía recordar como empezó. Creo que en algunas discusiones con el embajador y probablemente con la Señora Thatcher y dos o tres otras personas, alguien me preguntó en broma: ¿Y si queremos un portaaviones? Y yo contesté: Claro, por supuesto, no hay problema”. O Weinberger no lo recordaba, o no quería quedar, frente a la historia, como la persona que había realizado tamaña oferta. Ver Weinberger, Caspar en ‘The Falklands Roundtable, seminario llevado a cabo el 15 y 16 de mayo de 2003 (Ronald Reagan Oral History Project), 2003, p.20. A todo evento, los papeles personales de Weinberger se encuentran depositados en la Librería del Congreso (en Washington DC) y, pedida por el suscrito la autorización para poder examinarlos, la misma fue denegada por sus herederos.

12 Reagan Library: Executive Secretariat, NSC: Meeting File (Box 91284)

13 Reagan Library: Executive Secretariat, NSC: Meeting File (Box 91284)

a la evacuación), no se podía hacer nada salvo una invasión a gran escala del territorio argentino.

Mientras en Washington, a las 10:30 hs, la reunión finalizaba y el gobierno estadounidense preparaba un comunicado de prensa dando por finalizadas las tareas de mediación, la tripulación del Ike se paseaba por el puerto de Nápoles, Italia.¹⁴ Es que, al contrario de lo informado por Weinberger al presidente, el buque había llegado a Nápoles el 26 de abril, donde permanecería hasta el 1° de mayo.

El portaaviones nuclear de 101.000 toneladas, aún hoy activo en la Armada de los Estados Unidos, ingresó al servicio activo en el año 1977 y, para el año 1982, era uno de los buques más modernos y poderosos de la flota.



El USS Dwight D. Eisenhower (CVN 69) en el ejercicio DRAGON HAMMER '90. Atrás, se puede distinguir la silueta del HMS Invincible. Foto: Department of Defense, EE.UU.

Había partido el 5 de enero de 1982, desde la base de Norfolk (en el Estado de Virginia) para un período de servicio en el Mar Mediterráneo. El 17 de enero, ya en estación, había reemplazado al USS *Nimitz*, convirtiéndose entonces en la nave insignia del Comandante de la Fuerza de Tareas 60, parte de la Sexta Flota. La fuerza incluía, por supuesto, escoltas en forma de cruceros y destructores, amén de los siempre presentes y necesarios buques logísticos.

Su misión, para el despliegue de 1982, era la de *“proveer poder aéreo táctico embarcado para la defensa de los derechos estadounidenses sobre la libertad del mar, así como*

¹⁴ Naval History and Heritage Command (US Navy), Command History for USS Dwight D. Eisenhower (CVN 69) for calendar year 1982, archivo CVN69:114:gwf del 6 de mayo de 1983.

*proteger la soberanía de los Estados Unidos*¹⁵ y su principal medio para lograrlo era el Ala Aérea Embarcada n° 7 (CVW-7).

La misma incluía interceptores F-14A “Tomcat” (escuadrillas VF-142 y VF-143), aviones de ataque A-7E “Corsair II” (VA-12 y VA-66) y A-6E “Intruder” (VA-65), de guerra electrónica EA-6B “Prowler” (VAQ-132), antisubmarinos S-3A “Viking” (VS-31), aviones de alerta temprana E-2C “Hawkeye” (VAW-121), de reconocimiento EA-3B “Skywarrior” así como helicópteros antisubmarinos (VS-5, con Sea King) y otros medios aéreos. Todo ello implicaba unos 90 aviones y helicópteros disponibles para cumplir la misión encomendada.

En el momento que los invitados disfrutaban la fiesta de la embajada británica (recordando, el 3 de mayo), el *Eisenhower* se encontraba en el Mar Tirreno (también a considerable distancia de donde lo situaba Weinberger), participando del importante Ejercicio anfibio “Tambor Lejano” (“Distant Drum”), junto a otros buques y fuerzas de la OTAN.

Para el 17 de mayo, finalizado el ejercicio el día anterior, ya había regresado a Nápoles.

La oferta

A la tarde del 3, la oferta de un portaaviones yankee para la reina, telegrama cifrado de Henderson mediante¹⁶, se encontraba en Londres, en el despacho de varios funcionarios y hasta de la Primer Ministro Margaret Thatcher¹⁷.

Por diversos canales, se procuró establecer que significaba contar con un portaaviones norteamericano. Es decir, si la oferta era del portaaviones solamente, o con su grupo aéreo embarcado, o (el mejor escenario para los británicos) incluía también a todo el Grupo de Batalla.

Según afirmara posteriormente el almirante Henry Leach, entonces Primer Lord del Mar (cabeza de la Royal Navy), la propuesta era solo por el portaaviones, vacío de aviones o siquiera personal¹⁸. Sería responsabilidad de los marinos de Gran Bretaña operarlo.

Ello era, realmente, impracticable: se hubiera necesitado mucho tiempo para aprender a operar un buque tan grande y complejo, no existía personal suficiente y, por sobre todo, no existían en la Armada Británica aviones de ala fija que hicieran útil la presencia de un portaaviones de ese tamaño en el teatro de operaciones¹⁹.

Como detalle, durante la reunión en la embajada, Henderson había preguntado a Weinberger

15 Naval History and Heritage Command (US Navy), Command History for USS Dwight D. Eisenhower (CVN 69) for calendar year 1982, archivo CVN69:114:gwf del 6 de mayo de 1983.

16 Telegrama de Henderson, del 3 de mayo, en PREM 19-624.

17 Thatcher, Margaret “The Downing Street Years”, Harper Collins e-books, julio 2010, p.88

18 Leach, Henry en “The Falklands War”, seminario llevado a cabo el 5 de junio de 2002 (Centre for Contemporary British History), 2005, p.64.

19 Leach, Henry en “The Falklands War”, seminario llevado a cabo el 5 de junio de 2002 (Centre for Contemporary British History), 2005, p.64.

acerca de su opinión que despegaran desde el *Eisenhower* aviones de ataque Blackburn Buccaneer, operados por la Royal Air Force (RAF). Weinberger no tuvo inconveniente pero, lo cierto, es que los problemas hubieran sido operativos.

Ciertamente, los Buccaneer con personal de la RAF jamás habían volado desde portaaviones, y hubiera llevado una considerable cantidad de tiempo el entrenamiento para operaciones embarcadas.

Ya el 4 de mayo, Leach consideraba que estaba (para ese momento) en contra de la propuesta estadounidense²⁰ y, más tarde, Thatcher la evaluaba como “*más alentadora que práctica*”²¹. Henderson, entonces, se quedó esperando una respuesta que jamás llegó□, interpretándose el silencio como negativa.

Ciertamente, no se notaba urgencia en el lado británico en hacerse de un portaaviones de reemplazo.

Pocas horas más tarde, el almirante John “Sandy” Woodward (a cargo del grupo de portaaviones en el teatro de operaciones del Atlántico Sur) informaba a Londres que un misil Exocet había impactado contra el HMS *Sheffield*, el cual corría peligro de hundimiento (lo cual sucedió días más tarde).

¿Y si el próximo misil hundía a uno de sus portaaviones?

El despliegue

El HMS *Hermes* y el HMS *Invincible* eran los dos portaaviones desplegados en el Atlántico Sur por las fuerzas británicas.

El *Hermes*, de 24.000 toneladas, había sido botado como portaaviones liviano en el año 1944, pero no fue completado hasta 1959, variados cambios de diseño mediante²². En el año 1977 se convirtió en un portahelicópteros y, tres años más tarde, recibió modificaciones menores para poder operar los Sea Harrier, de despegue vertical.

El *Invincible* era más pequeño (16.000 toneladas), pero mucho más moderno, habiendo entrado en servicio en Junio de 1980²³. El primero de su clase, que se complementaría con el *Illustrious* y el *Ark Royal*, estaba pensado que fuera vendido a Australia apenas sus gemelos estuvieran operativos. Como el *Hermes*, solamente podía operar aviones de despegue y aterrizaje vertical, aún cuando poseían ambos una rampa a proa para facilitar el decolaje de las aeronaves con cierto movimiento horizontal.

20 Minuta del Chief of Staff Comitee, del 4 de mayo de 1982. En ALQ-050/1.

21 Thatcher, Margaret “The Downing Street Years”, Harper Collins e-books, julio 2010, p.88.

22 English, Adrian y Watts, Anthony. *Battle for the Falklands. Naval Forces*, Londres. 1982, p.8.

23 Jane’s Fighting Ships, Edición 1981/82, p. 562.

Ambos portaaviones eran los buques más importantes de la Fuerza de Tareas, en tanto sus aviones Sea Harrier brindaban protección antiaérea a todas las fuerzas británicas, amén de su utilidad como plataforma de helicópteros pesados (Sea King, en este caso), antisubmarinos y de transporte. Más tarde embarcarían aviones Harrier Gr.3 de la Royal Air Force, con misión principal de ataque a tierra.



Sea Harrier británico operando desde el USS Dwight D. Eisenhower, en octubre de 1984. Foto: Department of Defense, EE.UU.

Los dos buques estaban en alerta de 4 horas desde la madrugada (británica) del 2 de abril, aún antes que se hubiera concretado el desembarco principal argentino²⁴, y zarparon pocos días después: el *Invincible* con 12 Sea Harrier del 801 Naval Air Squadron (y 40 misiles aire-aire Sidewinder), así como el *Hermes* con 8 aviones (800 Squadron) y 30 misiles. 33 Sidewinder más irían al sur con el RFA *Resource*²⁵.

Con muy poca diferencia, recalaron en la Isla de Ascensión y luego partieron hacia aguas de Malvinas, con el fin de obtener el bloqueo total de las islas (el bloqueo marítimo lo impusieron los submarinos nucleares el 12 de abril) y comenzar las operaciones que terminarían en el desembarco, por parte de la fuerza anfibia.

Según estimaciones realizadas a la mitad de abril²⁶, los portaaviones podrían permanecer en estación solamente hasta principios de agosto, cuando se evidenciarían problemas mecánicos y logísticos de magnitud que afectarían seriamente su capacidad operativa.

24 Freedman, Sir Lawrence. *The official history of the Falklands campaign*. Tomo II. Londres. Routledge. 2005, p. 42.

25 Freedman, Sir Lawrence. *The official history of the Falklands campaign*. Tomo II. Londres. Routledge. 2005, p. 43.

26 "Study into the scope for delaying landing operations on the Falkland Islands", borrador del 17 de abril de 1982, en FCO 7-4561

Teniendo en cuenta este problema y que “*los portaaviones eran cruciales para las operaciones anfibas y para mantener la superioridad aérea y naval*”²⁷, las operaciones anfibas no podrían retrasarse sino hasta finales de mayo, como límite.

Woodward y el cuartel general de la flota en Northwood tenían sumamente claro que “*daños mayores en el Hermes o en el Invencible...probablemente causarían el abandono de las operaciones en las Islas Malvinas*”²⁸

Obviamente, los problemas mecánicos y el desgaste producido por operaciones prolongadas en un clima adverso eran mucho menos de la mitad del asunto. El gran problema, exteriorizado desde el 4 de mayo, eran los Super Etendard y sus misiles Exocet.

Nuevas y viejas alternativas

Con el desgaste mecánico como principal problema en la cabeza del staff de Estado Mayor (es decir, antes del ataque al *Sheffield*), se consideraba al *Illustrious*, gemelo del *Invencible*, como el sucesor natural de uno cualquiera de los portaaviones en el Atlántico Sur.

A mediados de abril, se entendía que podría estar operando los primeros días de agosto, pero con una capacidad limitada, en tanto no habría completado para esa fecha las pruebas de mar y la adaptación de su tripulación²⁹ al nuevo buque. Dichos tiempos resultaban aceptables para la flota, dado que no se consideraba que las fuerzas argentinas pudieran, realmente, dañar a los portaaviones.

El cambio de paradigma modificó el grado de urgencia para contar con un portaaviones de reemplazo en el Atlántico Sur

El 12 de mayo, en una reunión de Jefes de Estado Mayor se consideraron tres alternativas³⁰ para poder mantener una fuerza aeronaval en el teatro.

La primera alternativa era adelantar aún más la fecha de entrada en servicio del *Illustrious*, algo que estaba en marcha y resultaba, en la práctica difícil de lograr, ya que implicaba realizar en pocas semanas el trabajo pautado para casi un año. Para peor, se había decidido, dadas las deficiencias antimisil ya experimentadas, que el nuevo portaaviones llevara cañones Vulcan/Phalanx (que fueron proporcionados por Estados Unidos el día 14 de mayo³¹) lo que llevó a modificaciones en el diseño original y sus consiguientes retrasos.

27 Study into the scope for delaying landing operations on the Falkland Islands”, borrador del 17 de abril de 1982, en FCO 7-4561

28 Woodward, John F y Robinson, Patrick. *One Hundred Days*. Londres. Harper Collins Publishers. 2012, p. 6.

29 Study into the scope for delaying landing operations on the Falkland Islands” borrador del 17 de abril de 1982, en FCO 7-4561

30 Freedman, Sir Lawrence. *The official history of the Falklands campaign*. Tomo II. Londres. Routledge. 2005, p. 381.

31 Freedman, Sir Lawrence. *The official history of the Falklands campaign*. Tomo II. Londres. Routledge. 2005, p. 329.

Tal es así que, aún con un importante refuerzo al personal naval y de astilleros para acelerar su construcción, el “Lusty” (nombre que se daba al *Illustrious* en la Royal Navy) no partió para aguas malvineras sino el 2 de agosto³².

La segunda opción implicaba reactivar al HMS *Bulwark*, un portahelicópteros no tan diferente al HMS *Hermes* (de la misma clase Centaur, modificado en el año 1979 para el rol antisubmarino). El buque se encontraba inactivo desde Abril de 1981 y poseía una de sus calderas dañadas por un incendio pero, aún así, se lo inspeccionó (se encontraba en Portsmouth) y evaluó para volverlo al servicio.

Sin embargo, luego de un año de abandono (y la utilización de muchas de sus piezas para mantener operativo al *Hermes*), su deterioro era mayúsculo, y se consideró imposible su recuperación en un escaso lapso de tiempo.

La última de las opciones implicaba procurar un portaaviones en un tercer país, que pudiera ser operado en forma eficiente, y en un lapso de tiempo razonable, por la Royal Navy.

Y, teniendo en cuenta que los únicos aparatos de ala fija para operar embarcados en la Royal Navy eran de despegue vertical (sean los Sea Harrier del Fleet Air Arm o los Harrier de la Royal Air Force), fue hasta natural que se comenzara a mirar con interés a los buques anfibios de los Estados Unidos, sobre los cuales operaban los más que similares AV-8A Harrier del Cuerpo de Marines.

El pedido de una plataforma anfibia se realizó entonces, directamente de Armada a Armada, con intervención de John F. Lehman (Secretario de Marina de Estados Unidos)³³. Cursándose el pedido a la Segunda Flota (con responsabilidad en el Atlántico Norte), se estimó que sería el USS *Iwo Jima* la opción más adecuada para la petición británica³⁴.

En servicio desde 1961, y con 11.000 toneladas de desplazamiento, el *Iwo Jima* fue el primer buque del mundo diseñado exclusivamente para operar helicópteros³⁵ y, desde 1972, poseía las modificaciones necesarias para embarcar hasta 12 Harrier de los Marines.

32 Revista Navy News, Edición de Septiembre de 1982, p.5.

33 USNI News, Reagan Readied U.S. Warship for '82 Falklands War, 27 de junio de 2012, en <http://news.usni.org/2012/06/27/reagan-readied-us-warship-82-falklands-war-0>

34 Lehman, John F. Reflections on the Special Relationship, Revista Naval History (United States Naval Institute), Octubre 2012, p. 43.

35 Jane's Fighting Ships, Edición 1981/82, p. 669.



Una vista de proa del USS Iwo Jima, en mayo de 1979. Foto: Department of Defense, EE.UU.

El Iwo se encontraba en puerto (en la Costa Este de Estados Unidos) y listo para entrar en operaciones. Dada la reticencia del gobierno norteamericano para aportar personal que interviniera en las acciones de combate, se comenzaron a identificar “contratistas”, esto es marinos retirados con conocimiento del buque, que embarcarían en el mismo como civiles a las órdenes del (limitado) personal británico³⁶. El sistema no era distinto a los Tigres Voladores de China, en la Segunda Guerra Mundial.

Los términos del ofrecimiento norteamericano no resultaban, entonces, tan diferentes a los del *Eisenhower*: sólo el buque, sin escoltas y sin aviones. El problema de hacerlos navegar y combatir quedaba para la Royal Navy, aún cuando en este último caso se había pensado en una ingeniosa solución alternativa en lo que hace al personal embarcado.

Las hostilidades terminaron el 14 de junio, con ambos portaaviones británicos operativos (aún con limitaciones mecánicas) y, con ello, nunca se materializó la alternativa planeada.

Vale indicar, también, que la base aérea adelantada en San Carlos (RNAS Sheathbill según la Royal Navy y RAF Port San Carlos para la fuerza aérea británica) se declaró operativa el 2 de junio³⁷. Desde allí, con una pista de 260 metros, podían operar y reabastecerse (pero no recargar armas) los aviones y helicópteros.

La construcción de esta base alivió la urgencia para conseguir otra plataforma naval y, por ello, quizá no se siguió profundizando en planes alternativos para reemplazar a uno de los portaaviones si este resultaba dañado.

36 USNI News, Reagan Readied U.S. Warship for '82 Falklands War, 27 de junio de 2012, en <http://news.usni.org/2012/06/27/reagan-readied-us-warship-82-falklands-war-0>

37 Freedman, Sir Lawrence. *The official history of the Falklands campaign*. Tomo II. Londres. Routledge. 2005, p. 464.

En retrospectiva

Estados Unidos proporcionó variada ayuda logística, así como muy exacta información de inteligencia, lo que permitió que fueran las fuerzas británicas las que prevalecieron en la contienda en el Atlántico Sur.

Los ofrecimientos de portaaviones a Gran Bretaña, aún cuando no se concretaran, demuestran que Estados Unidos estaba dispuesto a llevar su tarea en las sombras al límite.

Malvinas era una guerra que Gran Bretaña no podía perder. Y, si estaba a punto de hacerlo, su gran aliado vendría inmediatamente en su ayuda.

Dicho de otra forma, si las piezas argentinas estaban en posición de dar Jaque Mate, sería el Tío Sam quien patearía el tablero.

Bibliografía

ENGLISH, Adrian y Watts, Anthony. *Battle for the Falklands. Naval Forces*. Londres. Osprey. 1982

FREEDMAN, Sir Lawrence. *The official history of the Falklands campaign*. Tomo II. Londres. Routledge. 2005.

THATCHER, Margaret. *The Downing Street Years*. Harper Collins e-books. 2010.

WEST, Nigel. *The Secret War for the Falklands*. Londres. Warner Books. 1998.

WOODWARD, John F y Robinson, Patrick. *One Hundred Days*. Londres. Harper Collins Publishers. 2012.