

¡HUNDAN EL PORTAAVIONES!



ALEJANDRO J. AMENDOLARA

A fines de abril de 1982, mientras los submarinos nucleares británicos tomaban posición en el Atlántico Sur, se produjo un intenso debate sobre los medios para neutralizar la principal amenaza argentina: el portaaviones ARA 25 de Mayo. El submarino HMS *Splendid* estaba en condiciones de lograrlo. Pero la Regla de Enfrentamiento 206 se lo impedía.

Alejandro J. Amendolara es abogado especialista en Derecho de las Telecomunicaciones e investigador sobre el Conflicto por las Islas Malvinas de 1982. Ha publicado varios artículos sobre la actuación del submarino ARA Santa Fe en el diario La Nación y en la revista especializada Warship World de Gran Bretaña. Actualmente se encuentra preparando la tesis para su Maestría en Historia de la Guerra sobre aspectos del Conflicto del Atlántico Sur.

30 de diciembre de 1943. Los operarios del astillero inglés Cammell Laird & Co. festejaban la botadura del portaaviones HMS *Venerable* para la Royal Navy. Llegaría a principios de 1945 para contribuir al esfuerzo bélico aliado en los tramos finales de la Segunda Guerra Mundial. Difícilmente se hubiera podido imaginar entonces que casi cuarenta años después, ese mismo buque sería frenéticamente buscado por los periscopios de los submarinos de la propia Royal Navy para enviarlo al fondo del océano.

Durante el conflicto de Malvinas en 1982, la amenaza más importante a las intenciones británicas de recuperar las islas la constituía el portaaviones ARA 25 de Mayo –incorporado a la Armada Argentina en 1969, si bien para entonces el buque había sufrido el paso del tiempo y dificultades en su mantenimiento. Su componente aéreo, cazabombarderos Skyhawk, aviones antisubmarinos Tracker y helicópteros, enfrentaba serios problemas en su operatividad originados en el embargo de armas dispuesto por los EE.UU. pocos años antes. El desafío para los servicios de inteligencia británicos era determinar si los aviones Super Etendard, con sus mortíferos misiles Exocet, estaban operativos y si podrían utilizar el ARA 25 de Mayo para operar en alta mar.

Luego de varios informes contradictorios, el Comité Conjunto de Inteligencia británico había llegado a una conclusión para el 19 de abril: los Super Etendard no podrían ser uti-



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 817

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 4.4.2007



Portada del diario inglés *The Sun* del 17 de abril de 1982, anunciando que el portaaviones ARA 25 de Mayo encabezaba la flota argentina para interceptar los buques de la Fuerza de Tareas británica. (Colección del autor)

(1)
Cuarteles de las Fuerzas Armadas Británicas para el planeamiento y conducción de operaciones militares de ultramar.

(2)
Reglas de Enfrentamiento: Directivas emitidas por la autoridad política/militar competente que determinan las circunstancias y limitaciones bajo las cuales las fuerzas propias inician y/o continúan el combate contra otras fuerzas enfrentadas.

lizados desde el portaaviones sino que se emplearían desde las bases terrestres. Con ello, la amenaza parecía reducirse. Pero aún quedaban sus aviones cazabombarderos Skyhawk A-4, con un radio de acción máximo de 500 millas náuticas, suficiente para preocupar al almirante Sandy Woodward, comandante de la Fuerza de Tareas Británica. De alguna forma, los británicos debían neutralizar el portaaviones.

Pocos días antes, el 12 de abril, el submarino HMS *Spartan* había llegado a las aguas próximas a Puerto Argentino, luego de 11 días de navegación desde su base en Escocia. Con su arribo se hizo efectiva la Zona de Exclusión Marítima (ZEM), anunciada por los británicos el 9 de abril, consistente en un círculo de 200 millas náuticas de radio a partir de un punto ubicado aproximadamente en el centro de las islas. Pero esta regla sólo se aplicaba a buques argentinos. Esta restricción sería “sin perjuicio del derecho del Reino Unido de tomar cualquier medida adicional que se requiera en ejercicio de su derecho a autodefensa, en los términos del artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas”, cláusula adicional que acompañaba el anuncio de la ZEM.

Dos días más tarde —14 de abril—, el comandante del HMS *Splendid*, Commander Roger Lane-Nott, envió un mensaje a Northwood ⁽¹⁾

anunciando que se encontraba en posición entre las islas y el continente. Poco más tarde se le ordenó dirigirse más al norte para localizar al ARA 25 de Mayo.

La Royal Navy presionaba al Gabinete de Guerra para tener Reglas de Enfrentamiento ⁽²⁾ más flexibles. Los submarinos nucleares (SSN) no podían atacar buques de superficie a menos que fuera en defensa propia, pero sí a submarinos convencionales que fueran detectados. El Gabinete de Guerra se reunió en la mañana del 22 de abril y discutió que si se decidía interceptar al grupo del portaaviones con uno de los submarinos, a éste le tomaría unas 36 horas para llegar a la posición estimada. Entonces, se consideró que como no podía ordenarse un ataque sobre el portaaviones con las reglas de enfrentamiento existentes, no tenía sentido emplear un SSN sólo para exploración.

Pese a ello, el 23 de abril, el HMS *Splendid* detectó el portaaviones navegando hacia el sur a pocas millas de la costa desde su base de Puerto Belgrano. Como el submarino se encontraba muy alejado de la ZEM, no podía atacarlo. Inmediatamente transmitió un mensaje para obtener el cambio en las Reglas de Enfrentamiento y así atacar al buque. Al recibir el rechazo de su pedido, el comandante del submarino recuerda: “Fue un momento extremadamente frustrante. Realmente pensé que lo tenía”. El HMS *Splendid* debió abandonar el contacto.

Ese día se envió un mensaje de advertencia al gobierno argentino, difundido ampliamente en los medios: *El Gobierno de Su Majestad desea dejar en claro que cualquier aproximación por parte de buques de guerra argentinos, incluyendo submarinos, embarcaciones auxiliares o aviones militares que puedan constituir una amenaza e interferir con la misión de las*

fuerzas británicas en el Atlántico Sur, se enfrentarán a una respuesta adecuada.

Ante la proximidad de la Fuerza de Tareas a las Malvinas y los nuevos informes de inteligencia, el día 24 se ordenó nuevamente al HMS *Splendid* realizar exploración y prepararse para acciones ofensivas contra el portaaviones.

El 26 de abril, a la altura de Comodoro Rivadavia, el HMS *Splendid* avistó a dos destructores argentinos, el ARA *Hércules* y el ARA *Santísima Trinidad*, navegando hacia el sur a lo largo de la costa argentina, acompañados de tres fragatas armadas con misiles Exocet. Luego de una persecución de 24 horas, inexplicablemente, recibió la orden de suspender la persecución para ir a buscar el portaaviones más hacia el norte. “No podía entender por qué querían que me alejara de los escoltas, cuando en el curso normal —por definición— el portaaviones debía reunirse con ellos o viceversa”, manifestó Lane-Nott.

Ese mismo día se presentó en Chequers ⁽³⁾ la necesidad de preparar específicamente un ataque sobre el portaaviones. Todos los ministros coincidían en que resultaba esencial proteger a la fuerza anfibia de desembarco en el momento de máximo peligro. El primer paso era el cierre de la pista aérea de Puerto Argentino para evitar que cualquier aeronave pudiera interferir en un desembarco. El ARA 25 de Mayo quedaría entonces relegado para un delicado segundo paso.

En esa reunión del Gabinete de Guerra, el Primer Lord del Almirantazgo, Sir Henry Leach, advirtió que las defensas aéreas británicas podrían quedar muy expandidas de no neutralizar el portaaviones. John Nott, secretario de Defensa, se preocupaba por la “horrible lógica” que veía con el ataque a los aeropuertos como una movida después de aquélla. William Whitelaw, secretario de Interior, se preguntaba si la opinión pública estaba lista para el hundimiento de un portaaviones. Mientras que la Primer Ministro, Margaret Thatcher, tenía la visión de que sería más aceptable que los ataques sobre los aeródromos, que podían ser interpretados como poniendo en riesgo a civiles. Si bien Leach compartía la posición, insistió en que era esencial anular el portaaviones para la seguridad de la fuerza anfibia, y que se necesitaba hacerlo a más tardar para el 3 de mayo. Se asumió que era una decisión muy trascendente como para tomarla en ese momento, por lo que en una nueva reunión Nott debía presentar las Reglas de Enfrentamiento apropiadas por si resultaba necesario atacar al portaaviones, y sobre la posibilidad de realizar una advertencia previa al gobierno argentino.

Resultaba esencial para la seguridad de la Fuerza de Tareas británica que se tomaran medidas preventivas para neutralizar un ataque. Al día siguiente —27 de abril—, Lewin propuso un borrador que incluía: la naturaleza, alcance y tiempos de la amenaza impuesta por el portaaviones; las operaciones disponibles para el Comandante de la Fuerza de Tareas para proteger la fuerza anfibia; las implicancias de inducir la amenaza, ya sea autorizando ataques preventivos o declarando zonas especiales; las ventajas y desventajas de otorgar una advertencia de las intenciones británicas, y la acción a tomar en relación a los sobrevivientes de un eventual ataque.



Portada del diario inglés *Daily Mirror* del 5 de abril de 1982, mostrando a los portaaviones ARA 25 de Mayo y HMS *Invincible* como los buques “en curso de colisión para la guerra”.
(Colección del autor)

(3)
Residencia campestre del primer ministro británico, ubicada al sudeste de Aylesbury, Buckinghamshire.



Portada del diario inglés *The Sun* del 16 de abril de 1982, con el titular "Aquí viene el enemigo", con expresiones del Ministerio de Defensa británico sobre "indicios que sugieren que la flota argentina navega al sur". (Colección del autor)

Entonces surgió el problema más crítico: la Regla de Enfrentamiento 206. Bajo esta regla, se delegaba la autoridad para asumir que el ataque de una unidad enemiga era el primero de un conjunto de ataques múltiples coordinados. Así, se podría atacar a todas las "unidades amenazantes" para reducir el eventual riesgo sobre la Fuerza de Tareas. El alcance del concepto "unidad amenazante" podría variar, pero en casi todos los supuestos incluía el portaaviones. Pero la regla -que aparentaba ser suficiente- sólo se aplicaba a aeronaves o buques de la Royal Navy, no a los submarinos.

El día 28, el Gabinete de Guerra recibió un informe que describía la amenaza del ARA 25 de Mayo: *Los argentinos tienen un portaaviones viejo. De todas formas, puede llevar de 7 a 9 Skyhawks y, posiblemente, hasta 5 aviones Super Etendard. Ambos tipos de aeronaves tienen capacidad para montar ataques aire-superficie y aire-aire a una distancia de 400 millas del portaaviones. Los 6 aviones Tracker pueden realizar operaciones de vigilancia hasta 500 millas del portaaviones, otorgándole la capacidad para dirigir otras unidades aéreas o navales hacia posiciones de ataque, al igual que emplear en ofensiva sus aviones propios.*

La mejor defensa era "neutralizarlo", atacándolo en alta mar donde quiera que estuviera. Pero, mientras el ataque en alta mar brindaba la "más económica y certera perspectiva de neutralizar la amenaza", el Ministerio de Defensa reconocía que sería difícil de establecer la "base legal para semejante acción, y que la reacción a ello podría ser perjudicial". La recomendación era para la decisión de hundir al portaaviones una vez que una unidad argentina atacara.

Ese mismo día, con la imposición de la Zona de Exclusión Total (ZET), llegaron las nuevas Reglas de Enfrentamiento. Se dividió la ZET en cuatro cuadrantes y se ordenó su patrulla a los tres submarinos en el área. Ningún submarino podría ingresar en las áreas asignadas a los otros, salvo que estuviera en "persecución caliente" de un buque enemigo.

Para la tarde del 30 de abril, se reunió nuevamente el Gabinete de Guerra, esta vez con un asesor legal del Ministerio de Relaciones Exteriores. Éste dijo que cualquier amenaza debía ser demostrable. Sólo podía usarse la fuerza si el portaaviones estaba lo suficientemente cerca para montar un ataque aéreo. El Jefe de Estado Mayor de Defensa, Sir Terence Lewin, cuya visión era cercana a la de Leach, argumentaba como peor caso que el portaaviones podría cubrir 500 millas en un día y que además llevaba aviones con un radio operativo de 500 millas, con lo que siempre estaría en condiciones de amenazar a la Fuerza de Tareas. "Tuvimos cierta dificultad en persuadir a los ministros que el 25 de Mayo era un buque con cañones de 250 millas de alcance", escribiría más tarde Lewin. Así, el Gabinete entendió que resultaría suficiente la advertencia abierta del 23 de abril para que los argentinos no interfirieran con la misión de la Fuerza de Tareas, con lo que prevaleció la visión de Lewin.

De este modo, el Gabinete de Guerra decidió cambiar las Reglas de Enfrentamiento para per-

mitir a todas las fuerzas atacar al portaaviones fuera de la ZET —incluyendo los submarinos nucleares—, aun si no hubiera habido un ataque previo sobre la Fuerza de Tareas, excepto que estuviera al norte del paralelo 35° S y al oeste del meridiano 48° O (en triángulo con la costa de Uruguay), o dentro de las 12 millas de la costa argentina. Nott expresó más tarde que “ya le habíamos dado al almirante Woodward las reglas de enfrentamiento, permitiéndole atacar al portaaviones argentino *25 de Mayo* donde quiera que lo encuentre, dentro o fuera de cualquier zona de exclusión”. Si el portaaviones era detectado, su suerte estaría echada.

Temprano en la mañana del 1° de mayo, se recibió un nuevo informe de inteligencia sobre la posición del ARA *25 de Mayo*, con lo que desde el Cuartel de Northwood se emitió un mensaje de radio al *Splendid* y al *Spartan* para buscar el portaaviones. Por problemas en sus comunicaciones, el *Splendid* no recibió inmediatamente el mensaje. Por su lado, si bien el *Spartan* recibió el mensaje, su comandante, Commander James B. Taylor, asumió que el portaaviones se encontraba en el cuadrante del *Splendid*, con lo que se inhibió de dirigirse a la posición estimada. El portaaviones argentino —sin saberlo— se escabullía una vez más.

Ante la ausencia de noticias sobre la posición del portaaviones, Woodward ordenó que sus aviones intentaran la búsqueda. A las 03.30 de la madrugada del 2 de mayo despegó uno de los Sea Harrier, piloteado por el Flight Lieutenant Ian Mortimer, del 801 Squadron a bordo del HMS *Invincible*, quien, a 200 millas al noroeste de la Fuerza de Tareas, había encontrado con su radar lo que aparentaba ser el ARA *25 de Mayo* y sus buques escolta, regresando apresuradamente al portaaviones. Entonces, Woodward concluyó —acertadamente—, que el grupo del portaaviones estaba planeando un ataque al amanecer. En efecto, en el ARA *25 de Mayo* se estaban alistando las aeronaves para realizar un ataque al amanecer —si bien la misión se canceló poco después y el buque y sus escoltas pusieron proa hacia el continente—. Pero, esto era sólo la mitad del problema.

El grupo del crucero ARA *General Belgrano* que se aproximaba por el sudoeste era la otra mitad de la amenaza. La única opción que se presentaba a los británicos era eliminar uno de los brazos de la pinza. La elección recayó sobre el crucero, perseguido silenciosamente por el submarino HMS *Conqueror*, al mando del Commander Chris Wreford-Brown. Woodward remarcó: “Me encuentro obligado a decir que, si aun el *Spartan* hubiera estado en contacto con el *25 de Mayo*, hubiera recomendado en la forma más enfática posible de atacar ambos esa noche”.

Ese mismo día 2, en una reunión informal en Chequers de la mayoría de los miembros del OD (SA) ⁽⁴⁾, siguiendo una revisión previa de la situación por los Jefes de Estado Mayor, se cambiaron las reglas para “permitir ataques sobre cualquier embarcación naval argentina en alta



Submarino HMS *Splendid* (S106), de la clase Swiftsure, botado en octubre de 1979. Foto autografiada por Cdr. R. C. Lane-Nott. El submarino zarpó de su base de Faslane hacia el sur el 1° de abril de 1982. (Colección del autor)

(4) OD (SA): Defense and Oversea Policy Committee, Subcommittee on the South Atlantic and Falkland Islands.

Submarino HMS *Conqueror* (S48), de la clase Churchill, botado en agosto de 1969. Al mando del Cdr. Lt. C. Wreford-Brown, el submarino participó de las operaciones en Georgias del Sur, para luego ser reasignado a un área de patrulla al sudoeste de Malvinas, en donde el 2 de mayo de 1982 torpedeó y hundió el ARA *General Belgrano*. (Colección del autor)



mar”, tal como el 30 de abril se había acordado sólo para el ARA *25 de Mayo*. El destino del *Belgrano* quedaba así sellado.

“Existía una clara amenaza militar de la cual no podíamos hacer caso omiso sin pecar de irresponsabilidad”, manifestó Thatcher. “Fue una de las decisiones más fáciles de toda la guerra”, expresó Nott. La decisión se tomó tan sólo dos horas antes de que comenzara en Washington la reunión entre el Secretario

de Relaciones Exteriores, Francis Pym, y Alexander Haig, quien le presentaría a aquél la propuesta de paz peruana.

Al atardecer del 2 de mayo la amenaza había terminado. Los temores sobre la efectividad de los submarinos nucleares se habían materializado. La Flota de Mar argentina se replegó a aguas poco profundas, sin que se le presentara en el resto del conflicto otra oportunidad favorable para un nuevo ataque decisivo. El ARA *25 de Mayo*, con problemas de propulsión, quedó al resguardo en aguas poco profundas, no sin antes desembarcar su componente aéreo para continuar la lucha desde bases terrestres.

La respuesta llegaría dos días después, pero desde el aire, y la víctima sería el destructor británico HMS *Sheffield*. ■

BIBLIOGRAFÍA

- The Official History of the Falkland Campaign, vol. II, por Sir LAWRENCE FREEMAN, Routledge, Londres, 2005.
- We Come Unseen, por JIM RING, John Murray Publishers, Londres, 2001.
- The Silent Service, por JOHN PARKER, Headline, Londres, 2001.
- Los Años de Downing Street, por MARGARET THATCHER, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1994.
- Here Today, Gone Tomorrow, por Sir JOHN NOTT, Politico's Publishing, Londres, 2002.
- Lewin of Greenwich, por RICHARD HILL, Cassell & Co., Londres, 2000.
- Los Cien Días, por SANDY WOODWARD, Editorial Sudamericana, 1992.

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: Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas
Av. Santa Fe 4815, piso 3, C1425BHK Buenos Aires. Tel, (011) 4776 6606
Correo electrónico: aveguema@ejercito.mil.ar