

# UNO CONTRA TODOS

## La historia secreta del ARA *San Luis* durante la Guerra del Atlántico Sur

JORGE R. BÓVEDA

El ARA *San Luis* fue una de las dos unidades submarinas que fueron desplegadas a principios de abril de 1982 y la única que -en los hechos- debió vérselas cara a cara con la poderosa fuerza de tareas enemiga. Su moderna tecnología y sofisticados sensores hacían preveer, en el corto plazo, terribles pérdidas para el enemigo. Inexplicablemente, tras 74 días de lucha ningún buque británico fue hundido por un torpedo argentino. Este artículo pretende, sobre la base del testimonio de los protagonistas directos de los hechos, echar luz sobre aquellos dramáticos 39 días de patrulla en que el S-32 disputó (sin éxito) la supremacía naval a la *Royal Navy* en el Atlántico Sur. Se trata pues, del inédito testimonio de un combate entre “David & Goliat” que se proyecta más allá del conflicto y permite extraer valiosas conclusiones de cara al futuro del arma submarina Argentina. El gallardo desempeño del S-32 en condiciones de extrema adversidad contra un enemigo varias veces superior en cantidad y calidad de medios antisubmarinos constituye una clara muestra de la alta calidad profesional de nuestras tripulaciones. La asombrosa capacidad del *San Luis* de sobreponerse a tan adversas circunstancias se enmarca en las más arraigadas tradiciones de nuestra Marina de Guerra y servirá, sin duda, de ejemplo para las nuevas generaciones de submarinistas.

### 1- Alistamiento para la guerra

Cuando el Capitán de Fragata D. Fernando María Azcueta (40), hijo de un distinguido submarinista, tomó el mando hacia finales de diciembre de 1981 del moderno submarino clase 209 ARA *San Luis* (S-32) de manos del Capitán de Fragata D. Miguel C. Rela no podía siquiera imaginar que en poco más de tres meses estaría librando una guerra contra la tercera potencia naval del mundo. Menos aún podía prever las serias limitaciones operativas de que adolecía su unidad y que comprometerían seriamente su eficacia como unidad de combate.

*Jorge Rafael Bóveda nació en Buenos Aires en 1961. Se graduó de abogado en la Universidad de Buenos Aires. Su gran interés por el conflicto del Atlántico Sur, en general, y la actuación de la Fuerza de Submarinos, en particular, le ha permitido entrevistar a los principales protagonistas de la Armada Argentina que han tenido participación activa en la contienda bélica. Es colaborador de distintas publicaciones nacionales y extranjeras como Todo es Historia (Argentina), Warship World (Reino Unido) y Fuerza Naval (España). Fue distinguido con el Premio Creatividad 2003 en el género periodismo de investigación que confiere la Academia Nacional de Periodismo por uno de sus artículos de investigación aparecido en la revista Todo es Historia. Es miembro del Instituto Nacional Browniano y del Instituto de Historia Militar Argentina. Su primer libro, Malvinas: La Odissea del Submarino Santa Fe, fruto de siete años de investigación y un centenar de entrevistas a los protagonistas directos de los hechos ha sido recientemente editado por el Instituto de Publicaciones Navales.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 816

Enero/abril de 2007

Recibido: 5.12.2006



Ceremonia de traspaso de Comando del submarino *San Luis* en la Base Naval de Mar del Plata a fines de diciembre de 1981. El Comandante saliente, CF Miguel C. Rela, entrega el mando del submarino al CF Fernando M. Azcueta. Preside la ceremonia el Comandante de Fuerza, Capitán de Navío Eulogio Moya Latrubesse. Como telón de fondo pueden apreciarse a los dos submarinos clase Guppy, ARA *Santiago del Estero* [S-22] y ARA *Santa Fe* [S-21] amarrados en andana.

(1)  
Abreviatura del Comandante de la Fuerza de Submarinos.

(2)  
El más cercano estaba en la Base Naval Puerto Belgrano a dos días de navegación.

(3)  
Entrevista del 13.12.01 al Capitán de Navío (RE) Fernando María Azcueta.

A mediados de marzo de 1982, mientras Azcueta y sus hombres se ejercitaban con las corbetas tipo A-69 ARA *Drummond* (P-31) y ARA *Granville* (P-33) frente a las costas de Mar del Plata, recibió la orden de interrumpir el adiestramiento y regresar a puerto, sin que luego se le brindara ninguna explicación sobre este inusual proceder. Poco después observó en los muelles de la Base Naval el alistamiento del ARA *Santa Fe* (S-21), al mando del Capitán de Corbeta Horacio A. Bicain, sin poder sonsacarle a ese Jefe ningún dato que le permitiera salir de la enorme incertidumbre en la que se encontraba. Recién en la mañana del 2 de abril se develaron todas las incógnitas al hacerse público por los medios radiales y televisivos de todo el país el desembarco argentino en las Islas Malvinas. No obstante, Azcueta debió esperar otras 24 horas antes de que el COFUERSUB <sup>(1)</sup> (Capitán de Navío Eulogio Moya Latrubesse) lo recibiera y le ordenase “alistarse en el menor tiempo posible para zarpar”. A partir de ese momento comenzó una frenética carrera contra reloj por parte de toda la dotación para dejar el buque en las mejores condiciones operativas posibles.

Ya durante las pruebas de mar realizadas en aguas próximas a la Base de Submarinos surgieron los primeros de una cadena de inconvenientes al comprobarse que el S-32 no podía desarrollar velocidades en inmersión superiores a los 14,5 nudos. Una inspección más detallada del buque reveló que no sólo el casco y la hélice estaban cubiertos de incrustaciones de unos pequeños crustáceos denominados “cirripedios” o “dientes de perro”, sino que el interior de las tuberías de refrigeración de los motores diesel de propulsión también habían sido alcanzadas. Ello generaba que los motores se detuvieran al recalentarse por falta de caudal de agua para refrigerarlos. Como no había tiempo para llevar el buque al dique de carena <sup>(2)</sup> —dada la urgencia en zarpar—, Azcueta debió recurrir a los alumnos de la vecina Escuela de Buceo, quienes provistos de respiradores para baja profundidad del tipo “narguil” rasquetearon el casco “a mano” en turnos rotativos de 8 horas de trabajo ininterrumpido para librar al casco de aquellas molestas alimañas <sup>(3)</sup>.



Una de las causas del problema pudo haberse originado en 1974 con la construcción del rompeolas que separa la dársena de submarinos del puerto civil de Mar del Plata. Éste había sido construido para evitar que los nuevos submarinos clase 209 chocaran contra el muelle en períodos de mar gruesa mientras permanecían amarrados, una mala experiencia que ya habían sufrido en carne propia los viejos sumergibles tipo “flota” y los veteranos Guppy, pero que merced a su diseño habían podido ser “estaqueados” en puerto mediante el uso de dos estachas <sup>(4)</sup> que permitían inmovilizar el buque. No obstante este loable propósito, la construcción del rompeolas generó un cambio ecológico en la dársena ante la falta de circulación de agua de mar, que favorecía la formación de grandes colonias de “cirripedios”, los que a partir de entonces habrían quedado a la deriva incrustándose luego en los submarinos amarrados al muelle <sup>(5)</sup>.

De su planta normal de cuatro motores diesel sólo disponía de tres, lo cual extendía notablemente los tiempos de carga a snorkel de las baterías, haciéndolo extremadamente vulnerable a las emisiones de los dispositivos de búsqueda del enemigo. La avería en el motor N° 1 se había producido a principios de 1974, poco después de su incorporación a la Fuerza de Submarinos. Para repararlo era necesario cortar el casco resistente, una tecnología que la Armada Argentina recién empezaba a dominar por aquella época. El TF Somonte, Jefe de Propulsión del buque, en conjunto con técnicos de la Dirección de Material de la Armada y de TANDANOR <sup>(6)</sup> habían logrado repararlo “a la criolla” utilizándolo hasta fines de 1978 en que se optó, por razones de seguridad, dejarlo fuera de servicio <sup>(7)</sup>.

Para colmo de males, ni el Comandante ni su Jefe de Armamento habían tenido acceso a un informe realizado a mediados de diciembre de 1981 donde se detallaba el resultado de los lanzamientos efectuados por los submarinos clase Salta durante el período agosto/diciembre de ese año con especial énfasis en el comportamiento de los torpedos de ejercicio SST-4. Allí se denunciaba que de la totalidad de los lanzamientos efectuados durante el citado período

De izquierda a derecha el entonces Teniente de Navío Ricardo L. Alessandrini, Jefe de Armamento del *San Luis*, hoy Contraalmirante retirado, y el Teniente de Fragata Alejandro Maegli, Jefe de Comunicaciones.

<sup>(4)</sup> Se trata de un ingenioso sistema compuesto de 2 cables unidos a una boya, la cual a su vez está afirmada al lecho del puerto mediante un peso muerto que impide su desplazamiento.

<sup>(5)</sup> Entrevista del 22.11.02 al Capitán de Navío (RE) José A. Somonte.

<sup>(6)</sup> Abreviatura de Talleres Navales Dársena Norte S.A.

<sup>(7)</sup> *Ibid.* 4.



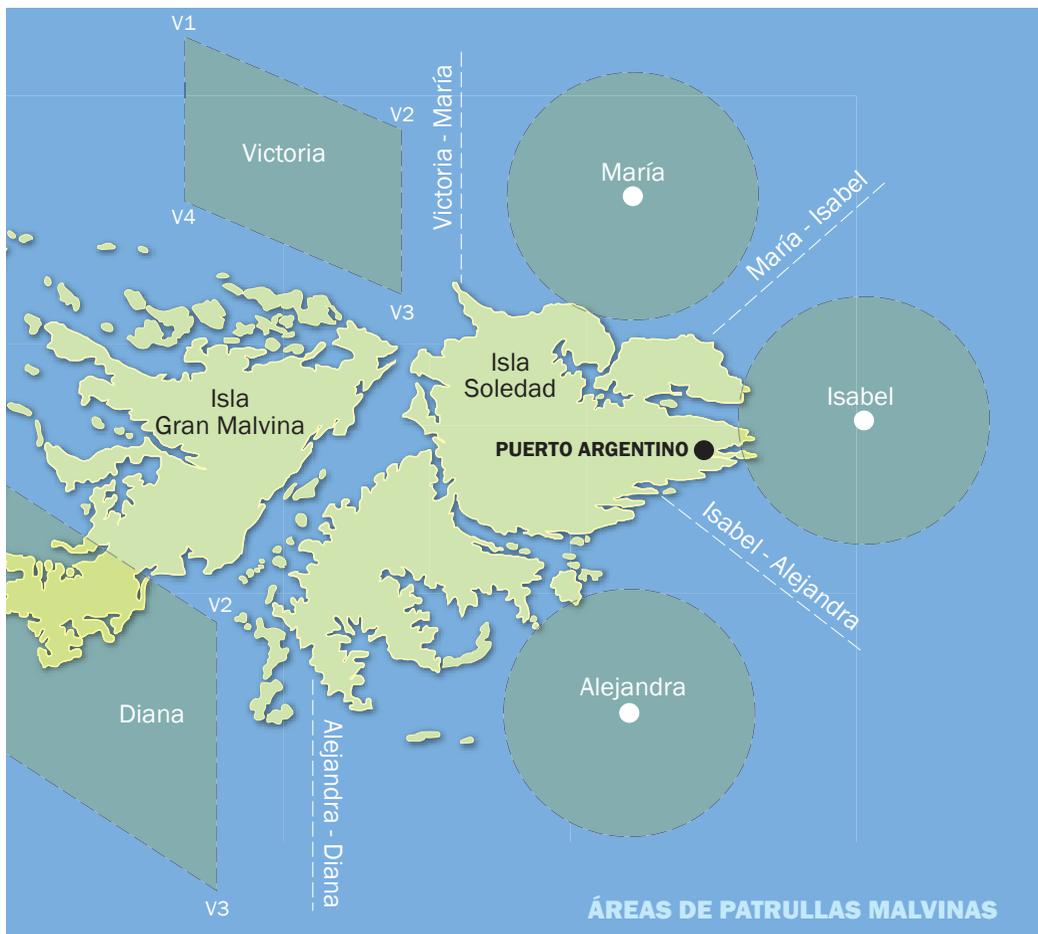
El Teniente Maegli (a la izquierda) aferrado al periscopio de ataque posa junto al Comandante del *San Luis*, Capitán de Fragata Fernando Azcueta.

solamente en una oportunidad el torpedo había completado la corrida prevista. Un escandalosamente alto porcentaje de los lanzamientos efectuados entonces resultaron erráticos como consecuencia de diversas causas (Ej. cortes en el cable de guiado, inundación del torpedo, ruptura de la faja, etc.) sin que se hubieran podido determinar las causas que habían originado el mal funcionamiento del arma<sup>(8)</sup>. El informe en cuestión había circulado por el despacho del Comandante de la Flota de Mar, escalón del que dependía entonces la Fuerza de Submarinos, sin que se hubiera logrado revertir la situación. Como veremos más adelante las verdaderas causas del problema solo saldrían a la luz después de concluido el conflicto.

(8)  
Entrevista del 14.07.03 al Capitán de Navío (RE) Carlos Alberto Zavalla.

Pese a todas estas serias limitaciones, Azcueta informó estar en condiciones de hacerse a la mar el 11 de abril. El *San Luis* ese domingo, zarpó bien avanzada la tarde con sus minúsculos compartimientos atestados de víveres y agua para una prolongada patrulla de guerra. Se lo había amunicionado con 10 torpedos antisuperficie SST-4 de fabricación alemana y 14 antisubmarinos MK-37 modelo 3 de origen estadounidense. Sus reglas de empeñamiento vedaban, por el momento, cualquier confrontación con unidades enemigas por cuanto se consideraba que una acción ofensiva pondría en riesgo las negociaciones que se estaban llevando a cabo en las Naciones Unidas<sup>(9)</sup>.

(9)  
Entrevista del 05.10.02 al Capitán de Navío (RE) Fernando María Azcueta.



El tránsito hacia la zona de operaciones en Malvinas fue aprovechado para completar algunas reparaciones menores y continuar el adiestramiento del personal en el uso del sonar pasivo del cual dependería, de ahora en más, la supervivencia del submarino, al tener éste que operar en una franja de mar enteramente controlada por el enemigo. El 17 de abril arribó sin novedad a su “santuario fijo” o zona de espera asignada, nombre en código Enriqueta <sup>(10)</sup>.

## 2- Un mal augurio

Dos días más tarde, mientras el S-32 permanecía en estación, se produjo una avería en la computadora de control tiro VM8-24 que pese a los esfuerzos de la tripulación no pudo ser reparada con los elementos disponibles a bordo. La dotación del buque incluía dos cabos especializados en control tiro que además de operar el sistema de armas debían repararlo en caso de averías. Estos cargos eran cubiertos originalmente por suboficiales experimentados, pero en abril de 1982 sólo se disponía de personal subalterno muy bisoño que aún no había recibido la suficiente capacitación como para reparar el sistema más allá del recambio de alguna tarjeta de circuitos impresos <sup>(11)</sup>. La consecuencia inmediata de esta sería limitación en el uso del sistema de armas fue que, en adelante, deberían efectuar los lanzamientos sobre la base de cálculos manuales, pudiéndose controlar tan sólo un torpedo a la vez en lugar de los tres que habilitaba el sistema cuando funcionaba normalmente. Ello era la lógica secuela de tener que operar la computadora de control tiro en el modo de “emergencia” doctrinariamente prevista para la autodefensa, dada la baja probabilidad de generar impactos <sup>(12)</sup>.

Paralelamente a los esfuerzos que se llevaron a cabo a bordo en pos de restablecer el sistema, las autoridades navales en el continente efectuaron una consulta al Jefe del Arsenal de

(10)  
Se trataba de un área de 30 millas de diámetro ubicada unas 100 millas al norte de la Zona de Exclusión Marítima (ZEM) establecida por los británicos.

(11)  
La construcción en Alemania Federal de los nuevos submarinos del tipo TR-1700 había provocado un éxodo masivo de oficiales y suboficiales muy calificados a ese país. No obstante ello el escaso personal que técnicamente estaba capacitado para reparar la computadora no embarcó por temor a dejar a toda la Fuerza de Submarinos sin el apoyo logístico necesario en el área de control tiro.

(12)  
Entrevista del 30.10.02 al Contraalmirante R. L. Alessandrini, ex Jefe de Armamento del S-32.



El Capitán Azcueta arenga a la plana mayor y dotación del *San Luis* por el difusor de órdenes del buque tras emprender el regreso a la base. Destaca la eficiencia de la tripulación y el coraje demostrado durante la patrulla pese a que el destino les ha sido adverso.

(13)  
*El Alto Mando Naval consideró desde el inicio de las operaciones que tanto la Base Naval de Mar del Plata, sede de la Fuerza de Submarinos, como también la Base Naval de Puerto Belgrano, sede de la Flota de Mar, eran vulnerables a la inteligencia por satélite enemiga y, por esa causa, inseguras para el alistamiento de los submarinos. Esta apreciación fue cuestionada después del conflicto por el Almirante (4 estrellas) Harry Train Jr, de la USN, quien sostuvo sobre el particular que: "Desde un punto de vista táctico,*

Mar del Plata (CF Edgardo P. Meric) con el fin de explorar la posibilidad de asesorar al buque sobre el posible origen de la falla, pero ello requería que el S-32 emitiera largos mensajes informando los síntomas que acusaba el sistema a fin de que los técnicos en tierra pudieran diagnosticar el inconveniente. La mera posibilidad de que el submarino pudiera delatar su presencia en el área de operaciones por intermedio de esos mensajes determinó que la idea fuera inmediatamente descartada.

Ante la imposibilidad de reparar la computadora, Azcueta envió un mensaje urgente al COFUERSUB poniéndolo al corriente de la situación y solicitando instrucciones. Contra todos los pronósticos previsibles se le ordenó permanecer donde se encontraba hasta nueva orden, pues se juzgó (erróneamente) que el enemigo podría advertir su ausencia del teatro de operaciones si el buque era replegado (13). Concluido el conflicto varios submarinistas consultados expresaron que la avería podría haberse reparado en Puerto Madryn mediante el sencillo expediente de trasladar allí al personal técnico y las valijas de repuestos necesarias. Retrospectivamente esta idea parece haber tenido buenas perspectivas de éxito considerando que en ese momento (19 de abril) tan sólo había unos pocos submarinos nucleares operando al oeste de las Malvinas y las unidades de superficie británicas aún no se encontra-

ban en la zona de operaciones (recién llegaron el 22 de abril) por lo que la capacidad anti-submarina del enemigo en el área focal de Puerto Madryn era inexistente.

Mientras el *San Luis* recibía la orden de destacarse hacia el sur en demanda de su zona de operaciones, los remolcadores *Tehuelche* y *Querandí* al mando del Teniente de Navío Araujo, a la sazón Segundo Comandante del aviso ARA *Irigoyen*, eran despachados desde Puerto Belgrano con el secreto objetivo de escoltar al submarino ARA *Santiago del Estero* (S-22), un Guppy IA que había sido desactivado en 1981, en su tránsito de regreso hacia ese puerto con el deliberado propósito de confundir al enemigo sobre su real estado operativo. Para velar toda la operación se dispuso que los remolcadores debían tomar el puerto marplatense después de las 19:00 del 22 de abril debiendo zarpar nuevamente en un plazo de 72 horas. No hubo necesidad de esperar tanto. Apenas cinco horas después, exactamente a la 00:20 partía el S-22 navegando en superficie rumbo a Puerto Belgrano propulsado por sus propios medios pero imposibilitado de sumergirse. La operación de traslado a la principal Base Naval Argentina se llevó a cabo sin contratiempos y con la mayor premura a fin de aprovechar la meteorología favorable. El sumergible llegó a destino sano y salvo al día siguiente en horas de la noche, donde se lo ocultó esmeradamente entre dos grandes buques mercantes que repostaban en el antepuerto de la Base Naval, camuflándolo convenientemente para que no pudiera ser visto desde el aire. El ardid dio buen resultado a juzgar por los interrogatorios efectuados por el enemigo al personal naval propio capturado en las Georgias del Sur. En efecto, sabemos por su intermedio que los británicos estaban muy preocupados por conocer el paradero del gemelo del ARA *Santa Fe* (S-21).



### 3- Lanzamientos fallidos

Faltando pocas millas para ingresar al área de patrulla se detectó un fuerte golpeteo en la denominada “zona de libre circulación”, es decir, el área comprendida entre la cubierta y el casco resistente del buque, que en inmersión se encuentra completamente inundada. Azcueta decidió entonces arriesgar salir a la superficie antes del crepúsculo vespertino para investigar el origen de los ruidos, pues éstos aumentaban la indiscreción del buque. A poco de emerger se develó el misterio. Se trataba de una pistola de soldar que algún distraído operario había dejado olvidada durante el rápido alistamiento del buque. El propio movimiento del submarino hacía que esta sencilla herramienta golpeará contra el casco continuamente dando la sensación a bordo de que se trataba de algo mucho más serio. También se detectó que se había soltado la tapa de acceso a una válvula en cubierta, la que fue prontamente asegurada. Toda la maniobra no llevó más de 15 minutos, reanudándose luego la navegación sin novedad <sup>(14)</sup>.

El 28 de abril a las 08:00 de la mañana el S-32 ingresó en su área de patrulla, nombre en código “María”, al norte de la isla Soledad muy próxima a la costa, dispuesto a hacer sentir su presencia al enemigo. Al día siguiente, como consecuencia directa del sorpresivo ataque británico a Grytviken, en las Georgias del Sur, se le levantaron las restricciones en el uso de las armas.

Si Azcueta tenía alguna duda acerca de la existencia o no de actividad enemiga en el área la

Las tupidas barbas de los oficiales denotan que han transcurrido más de 30 días de patrulla bajo la superficie de las heladas aguas del Atlántico Sur. De izquierda a derecha: el TF Jorge Dacharry, Jefe de Electricidad, el TC Luis Seghezzi, Jefe de Navegación, y el TF Alejandro Maegli, Jefe de Comunicaciones.

*el hecho de que los británicos utilizaran satélites (se refiere a los norteamericanos) como actividad de rutina, no les permitía determinar que las unidades navales argentinas se estaban desplazando de un sitio a otro y ni siquiera precisar dónde se encontraban las mismas” (ver BCN N° 748, págs. 63 y siguientes de marzo/87).*

<sup>(14)</sup>  
Entrevista del 30.10.02 al Contraalmirante Ricardo Luis Alessandrini.



El 19 de mayo de 1982 en horas de la noche el Capitán de Navío Moya pasa revista a la plana mayor y dotación del *San Luis* formada sobre la cubierta de proa del submarino ni bien éste amarra en la Base Naval de Puerto Belgrano.

(15)  
De acuerdo con fuentes británicas las fragatas HMS Brilliant y HMS Yarmouth, en conjunto con 3 helicópteros Sea King del Escuadrón 826 realizaron el 1/2 de mayo una patrulla antisubmarina al nordeste de la isla Soledad lanzando en dicha oportunidad seis cargas de profundidad MK 11 y dos torpedos antisubmarinos MK 46, sin éxito. Esta misma fuente señala que ninguna de las dos fragatas detectó el ataque con torpedos del S-32 antes descrito (ver Rodney A. Burden, y otros, *Falklands The Air War, Arms & Armour Press, 1987, págs. 247-248*).

(16)  
Entrevista del 05.10.02 al Capitán de Navío (RE) Fernando M. Azcueta.

(17)  
Las bombas de achique, fundamentales para la maniobrabilidad del submarino en inmersión, fueron reparadas con vendas y poxipol ante la falta de otros medios más adecuados a bordo.

(18)  
*Ibid.* 4.

(19)  
The Economist, 26 de julio de 1991 (citado en B. Estival y J. Guillot, *L'extraordinaire Aventure de l' exocet, Editions de la Cité, pág. 90*).

misma se dispó hacia las 09:40 del 1º de mayo cuando sus sonaristas detectaron un rumor hidrofónico que enseguida clasificaron como perteneciente a un “destructor del tipo 21 o 22” en base al batido de sus hélices y a la emisión de su sonar del tipo 184. El blanco navegaba operando con helicópteros a una velocidad de 18 nudos. Azcueta ordenó entonces caer en la dirección del blanco y aumentar la velocidad al máximo para acortar las distancias. Se expuso el periscopio unos breves segundos pero una espesa niebla impidió ver nada. Cuando el blanco estuvo a una distancia inferior a las 9.500 yardas, Azcueta ordenó lanzar su primer torpedo SST-4, el primero que lanzaba la Armada Argentina en tiempo de guerra, deteniendo las máquinas a último momento para facilitar el guiado manual del torpedo. Eran las 10:15 horas. Dos minutos después del lanzamiento se recibió la señal de “cable cortado” y ninguna evidencia de haberse alcanzado el blanco. Casi enseguida iniciaron maniobras evasivas previendo un eventual contraataque enemigo, pero éste nunca llegó. Al parecer los británicos nunca supieron de su presencia (15). Para economizar combustible y evitar ser detectado por los helicópteros antisubmarinos que se sabía estaban operando en esa área, el submarino se posó en el lecho marino hacia las 16:25, donde permaneció las siguientes cinco horas (16).

Prácticamente a diario se vieron obligados a jugar al gato y al ratón con los buques de superficie y helicópteros antisubmarinos británicos que se desplazaban por la zona, debiendo en varias ocasiones interrumpir abruptamente la recarga de sus baterías por los constantes contactos hidrofónicos que mantuvieron con el enemigo.

El 4 de mayo otro serio revés operativo sacudió al *San Luis*, uno de sus dos preciados convertidores de 400 Hz quedó imprevistamente fuera de servicio. De no haber contado con un convertidor auxiliar el submarino habría quedado virtualmente indefenso al verse impedido de operar sus equipos más indispensables, tales como el sonar, el radar, los transreceptores, el girocompás y el propio sistema de armas. Lo expuesto sumado a otras averías (17) que la tripulación debió reparar precariamente, aguzando el ingenio, con los pocos elementos disponibles a bordo, tornaron al S-32 mucho más riesgoso para su operación (18), pese a ello la moral de la tripulación y la resolución del Comandante por continuar combatiendo no disminuyó un ápice.

Ese mismo día dos aviones Super Etendard pertenecientes a la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque fueron vectoreados por un viejo bimotor SP-2H Neptune hacia un grupo de blancos que navegaban desprevenidos 100 millas al sur de Puerto Argentino en misión de piquete radar. Hacia las 11:05 a.m. los aviones argentinos lanzaron simultáneamente misiles Exocet AM39 logrando hacer blanco en el destructor tipo 42 HMS *Sheffield* (CN James Salt) de 3.660 t. En primera instancia el enemigo atribuyó aquel terrible golpe a un torpedo, pero un vuelo de reconocimiento efectuado diez minutos después del ataque reveló enseguida un tremendo orificio de 3 metros de diámetro por encima de la línea de flotación, sobre la banda de estribor del buque, que sólo podía provenir de un misil aire-superficie. Concluido el conflicto el ex Comandante enemigo reconoció a la prensa que el misil había hecho explosión dando muerte a una veintena de hombres tras declararse un violento incendio que se extendió por todo el buque (19). Este audaz ataque tuvo enormes consecuencias en el bando enemigo. No sólo demostró que el Grupo de Batalla Británico era vulnerable a la aviación argentina, sino que desató el pánico en el alto mando naval inglés al tornar de pronto verosímil la posibilidad de perder alguno de sus dos valiosos portaaviones, algo que hasta entonces era considerado impensable.

El *San Luis* fue informado a las 21:14 (hora argentina) de la trágica suerte del destructor HMS *Sheffield*, recibiendo órdenes de dirigirse a máxima velocidad a la última posición conocida del buque enemigo con el objeto de confirmar el hundimiento de la nave y obtener blancos de

oportunidad. Inexplicablemente esta orden fue revocada pocas horas después, permaneciendo el *San Luis* en su área de operaciones.

Cuatro días más tarde los sensores acústicos captaron otro rumor hidrofónico, esta vez en los sectores popes del buque, con todas las características de un contacto inteligente y por lo tanto hostil. Somente conserva aún fresca en su memoria aquella experiencia: “Sentimos algo muy cerca del casco por encima de la popa, aunque no podría asegurar que haya sido un torpedo” (20). Sea como fuere el Comandante ordenó enseguida maniobras evasivas con lanzamiento de falsos blancos o señuelos (21) para eludir la inminente amenaza. Posteriormente se apreció el blanco a corta distancia y en acercamiento, lo que terminó por decidir a Azcueta a lanzar un torpedo antisubmarino MK-37 a una distancia inferior a las 2.500 yardas. Eran las 21:42 del 8 de mayo. La detonación se produjo 16 minutos después del lanzamiento sin poderse precisar su resultado (22).



El Capitán Moya, intercambia algunas palabras en la cámara con el Capitán Azcueta tras su regreso a la Base Naval de Puerto Belgrano. Por detrás de ambos puede verse al entonces CF Carlos María Sala, Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Submarinos, hoy Contraalmirante retirado.

Esta acción despertó después de la guerra críticas injustificadas de quienes tuvieron a su cargo evaluar las acciones de combate sin tener en cuenta la mínima experiencia de que disponía entonces la Fuerza de Submarinos en la clasificación de blancos submarinos como consecuencia de que, en la gran mayoría de los casos, sus modernos buques eran desaprovechados como blancos para el adiestramiento de sus unidades de superficie y aéreas relegando el combate submarino vs. submarino (23), que ya en la década del 80 era considerado fundamental en las principales marinas del mundo.

La tercera oportunidad de atacar se presentó en la madrugada del 11 de mayo cuando se obtuvo un nuevo contacto hidrofónico sobre dos blancos de superficie que navegaban en proximidades de la boca del Estrecho de San Carlos (24). El destino había colocado al *San Luis* entre ambos buques enemigos. Una posición inmejorable para un ataque con torpedos. En la superficie reinaba una total oscuridad que hizo imposible visualizar los buques vía periscopio. Azcueta se decidió a atacar primero el blanco ubicado más al sur, por cuanto éste presentaba menores probabilidades de incurrir en error en cuanto a la estimación del rumbo y distancia. A la 01:40 a una distancia de 8.000 yardas ordenó lanzar con el tubo N° 1, pero ante la falla de éste debió lanzarse con el tubo N° 8; para entonces la distancia al blanco se había reducido a 5.200 yardas. A los 3 minutos de corrida del torpedo se recibió la señal luminosa de “cable cortado” en la consola de control tiro. El S-32 se dispuso enseguida a atacar al segundo blanco ubicado un poco más al norte, pero dado que éste se alejó del lugar a alta velocidad Azcueta decidió abortar el lanzamiento. Poco después de la acción el Comandante despachó un mensaje a COFUERSUB dando cuenta de su frustrado ataque y del comportamiento errático de este último torpedo pese a contarse con excelente información del blanco y una posición inmejorable para efectuar el disparo, concluyendo que “el sistema de armas no era confiable” (25).

Este lacónico mensaje convenció finalmente a las autoridades navales argentinas de que el *San Luis* debía regresar a casa. Para evitar interferencias con otras unidades propias que estaban operando en aguas próximas a la costa argentina se eligió una derrota directa hasta el extremo sudeste de la zona de adiestramiento de sumergibles frente a Mar del Plata y desde allí una derrota costera hasta tomar el canal de acceso a la Base Naval de Puerto Belgrano. El 19 de mayo en horas de la noche el S-32 tomó puerto en esa base tras 39 días de patrulla y 864 horas de inmersión. Apenas unas horas después de amarrar se plantó su segundo y último convertidor de 400 Hz quedando la unidad totalmente fuera de servicio (26).

(20)  
Ibíd. 4.

(21)  
*Dispositivo que lanza el submarino para generar burbujas en el agua para, de eso modo, seducir a un torpedo enemigo en su aproximación al buque propio. En la jerga submarina se los conoce como “alcazelzer”.*

(22)  
Ibíd. 8.

(23)  
*Vicealmirante (R) José Antonio Mozzarelli, “Nuestra Fuerza de Submarinos: Una vieja balcania de nuestro poder naval”, Revista Argentina de Estudios Estratégicos, N° 18, págs. 33/49. Este oficial que sirvió en las jerarquías más altas de la Fuerza de Submarinos Argentina confirma que “la concepción imperante (en los más altos niveles de conducción de la Armada) era meramente de adiestramiento y éste, particularmente centrado en las funciones de blanco para las prácticas de operaciones antisubmarinas” (sic).*

(24)  
*De acuerdo con el Jefe de Depto. de Historia Naval de la Royal Navy,*

El personal de máquinas aprovecha un momento de descanso para retratarse junto al Comandante, mientras el submarino permanece posado en el fondo en las Islas Malvinas. El Teniente Somonte (primero de la izquierda), el Capitán Macías (segundo de la izquierda) y el Capitán Azcueta (sentado).



estos buques habrían sido el HMS Alacrity y el HMS Arrow, que navegando próximos al cabo Delfín se habrían topado con el San Luis. De acuerdo con este autor, ninguno de los buques informó incidente alguno durante este período (ver David Brown, *The Royal Navy and the Falklands War*, Leo Cooper, London, 1987, pág. 157).

(25)  
Entrevista del 18.01.04 al Capitán de Navío (RE) Fernando M. Azcueta.

(26)  
Ídem, *ibíd.*

(27)  
Ver mi artículo: "El Secreto del ARA Salta", *Todo es Historia* N°417, abril/2002.

#### 4- Torpedos defectuosos

Al día siguiente el personal de control tiro y de armas del Arsenal Naval de Mar del Plata se abocó a reparar el computador VM8-24 que estaba fuera de servicio. ¿Pero era éste realmente el responsable del comportamiento errático de los torpedos? Con el propósito de encontrar una respuesta a este interrogante ya el 15 de mayo de 1982, antes del arribo del *San Luis* a Puerto Belgrano se había constituido una comisión especial presidida por el Capitán de Fragata Roberto F. Salinas y otros cuatro oficiales —tres de ellos calificados ingenieros en armas y un submarinista— con el objeto de determinar las posibles causas de los cortes en el cable de guiado de los torpedos. No obstante, la falta de información sobre los lanzamientos fallidos y de medios técnicos adecuados para diagnosticar el problema condenaron al fracaso sus esfuerzos desde el principio (27). No fue sino hasta el resultado de una segunda investigación, realizada luego de concluido el conflicto, que

demandó alrededor de 60 días con el indispensable apoyo de los talleres correspondientes, que los verdaderos síntomas del problema salieron a la luz y pudieron ser debidamente corregidos. Los detalles de la investigación permanecen, hasta hoy, en el más absoluto secreto, aunque se sabe que fueron nuestros propios ingenieros en armas quienes resolvieron el enigma sin ningún tipo de ayuda externa.

Desde los tiempos de Robert Whitehead (1823-1905), inventor del torpedo automóvil allá por 1866, esta sofisticada arma autopropulsada, autoguiada, repleta de partes mecánicas y eléctricas móviles, que se desplaza en las profundidades del mar a alta velocidad y es sometida a todos los problemas de corrosión que plantea un medio líquido, densamente poblado y hostil, no ha dejado de dar fuertes dolores de cabeza a los submarinistas. Su desempeño en la guerra de Malvinas no fue la excepción. Tres frustrados lanzamientos son signos más que elocuentes acerca de que los torpedos y el sistema de control tiro del buque estaban seriamente comprometidos. Indudablemente la compleja cuestión del comportamiento de los torpedos de origen alemán SST-4 tuvo un impacto negativo en la proyección del poder naval argentino durante el conflicto Malvinas, pero estas fallas del material no eran, por cierto, patrimonio exclusivo de la Armada Argentina.

El primer antecedente latinoamericano de un torpedo defectuoso se remonta a la guerra del Pacífico entre Perú y Chile. La Marina de Guerra del Perú procuró entonces, mediante la adquisición de un torpedo diseñado por John I. Lay, un ex ingeniero adjunto de la US Navy, torcer la balanza del poder naval a su favor. Lay había sido durante varios años un pionero de la guerra con torpedos y era muy reconocido por la sencillez de sus diseños. El prototipo provisto a los peruanos pesaba 2.500 libras y medía 25 pies de largo por 18 pulgadas de diámetro. Disponía de un motor a gas (dióxido de carbono comprimido) diseñado para alcanzar en superficie una velocidad máxima de 10/11 nudos. El arma era controlada desde a bordo mediante un control remoto desde el cual partía un cable eléctrico que unía el torpedo con el operador. Este "cordón umbilical" era el encargado de encender o apagar el motor, detonar la carga explosiva de 200 libras, izar o arriar pequeñas banderas de señales para indicar su posición, y activar o desactivar la liberación de torpedos "esclavos" (sin propulsión) que eran remolcados por el arma principal. Lay había logrado hundir mediante el uso de uno de sus torpedos el monitor confederado *Albemarle* durante la guerra de secesión norteamericana.



La mera amenaza que constituía el torpedo Lay para las fuerzas navales chilenas permitió a los peruanos romper el bloqueo del puerto de Iquique. Iniciada la guerra del Pacífico el 5 de abril de 1879 el monitor *Huascar*, al mando del legendario Capitán de Navío Miguel Grau, enfrentó valerosamente a la flota chilena que bloqueaba ese puerto, logrando hundir mediante su afilado espolón a la corbeta chilena *Esmeralda* (Cap. Arturo Prat). El 23 de julio Grau dio otro magnífico golpe de mano al capturar al transporte *Rimac* con 300 hombres del escuadrón de carabineros de Yungay, además de valiosos pertrechos de guerra. Pero su suerte pareció agotarse el 25 de agosto, oportunidad en que maniobró para hundir a la corbeta chilena *Abtao* en las afueras de Antofagasta. Esta vez Grau ordenó lanzar un torpedo (Lay) desde la cubierta del *Huascar* bajo la atenta mirada de la tripulación que ya saboreaba la inminente victoria. Imprevistamente el torpedo comenzó a desviarse del blanco hasta completar un giro de 180 grados, iniciando así un curso de colisión con el *Huascar*. En un abrir y cerrar de ojos los marinos peruanos se vieron de pronto amenazados de muerte por su propio torpedo. El operador del arma, el americano Stephen Chester, procuró en vano desviar el maldito artefacto. Cuando la suerte del *Huascar* parecía echada el bravo Teniente 2º Fermín Díez Canseco, a riesgo de su vida, se arrojó al mar en un desesperado intento por torcer el destino, logrando desviar el torpedo momentos antes del impacto, sin consecuencias fatales para nadie. Grau ordenó posteriormente enterrar el arma en el cementerio de Iquique (28).

El mal desempeño de los torpedos, como es de suponer, no se circunscribió solamente a las armadas latinoamericanas, sino también al resto de las principales potencias marítimas del mundo. Los casos de la US Navy y de la Kriesgmarine (Armada Alemana durante el III Reich) durante la Segunda Guerra Mundial son un vivo ejemplo de la imprevisibilidad que impera en esta materia, aun en países altamente industrializados que cuentan con un largo historial en el desarrollo tecnológico de esta arma.

Cuatro de los seis oficiales del *San Luis* posan en el cuarto de control del *San Luis* en plena patrulla de guerra. De izquierda a derecha: TN Alessandrini (sentado), TC Seghezzi, CC Macías (centro) y el TF Maegli.

(28)  
Sir William Laird Clowes, *Four Modern Naval Campaigns*, London, Hutchinson, 1906; ver también de Miguel Grau, *Diario a bordo del Huascar*, Editorial Francisco de Aguirre, 1977.



El Teniente de Navío Alessandrini enfundado en su traje de agua color anaranjado y con el arnés de seguridad debidamente colocado se dispone a investigar unos ruidos sospechosos que provienen de la llamada zona de libre circulación del submarino. Con asombro y alivio descubre poco después que el origen de los mismos proviene de una pistola de soldar que el personal del taller había dejado olvidada.

(29)  
Edward L. Beach, *Submarino*, Editorial Juventud, edición 1957.

(30)  
Richard H. O'Kane, *Clear the Bridge: The war patrols of the USS Tang*, Presidio Press, 1996.

(31)  
Grand Admiral Karl Doenitz, *Memoirs: Ten years and twenty days*, Da Capo Press, 1997.

Desde el inicio de las operaciones norteamericanas en el Teatro del Pacífico el panorama resultó igual de sombrío que años más tarde en el Atlántico Sur. Una y otra vez, durante los primeros meses de la contienda, se recibieron en el alto mando naval comunicados de los comandantes de los submarinos informando que los torpedos no navegaban hacia el punto adonde habían sido orientados, que no estallaban al hacer impacto, que se detenían antes de llegar al blanco o describían imprevisibles trayectorias circulares, con el riesgo eminente para el buque que los lanzaba (29). Le demandó nada menos que dieciocho (18) meses a la US Navy resolver el problema antes de que sus torpedos pudieran librarse del maleficio. El alto mando naval norteamericano quedó estupefacto al enterarse de que su mejor sumergible, el USS Tang [CF R. O'Kane] había sido presa de uno de sus propios torpedos durante una patrulla en el estrecho de Formosa. Solo 4 de los 10 sobrevivientes de la tragedia regresaron a casa tras caer prisioneros de los japoneses. Uno de ellos fue el Comandante a quién posteriormente se le confirió la Medalla de Honor del Congreso (30).

La Armada Alemana tampoco fue ajena a este síndrome tal como nos lo cuenta en sus memorias el propio Almirante Karl Doenitz, Jefe del Comando de Submarinos durante la contienda europea. Su propia investigación interna reveló que no sólo los detonadores magnéticos de los torpedos G7a y G7b eran completamente defectuosos, sino que ello era también aplicable a las pistolas de contacto. Por si ello fuera poco los torpedos sufrían de un inexplicable problema vinculado a la incapacidad de mantener la profundidad establecida durante la corrida. No es de sorprender entonces que consignara a consecuencia de lo anterior: "La fe en los torpedos se había perdido totalmente". (31)

Promediando el mes de mayo de 1982 el Alto Mando Naval Argentino también perdió la fe en sus torpedos tras enterarse del pobre desempeño del lote de 10 torpedos SST-4 embarcado en el ARA *San Luis*. No obstante la Armada procuró por todos los medios imaginables revertir el problema

en el corto plazo mediante sus propios técnicos e ingenieros utilizando al ARA *Salta* como banco de pruebas <sup>(32)</sup> ya que la Unión Europea, incluido Alemania Federal, principal proveedor de los torpedos argentinos, apoyaban al Reino Unido, lo que vedaba cualquier tipo de ayuda externa.

Los torpedos provistos al *San Luis* durante su única patrulla de guerra eran nada menos que los flamantes y modernos torpedos filoguiados SST-4 <sup>(33)</sup> (versión "for export" del torpedo Seaschlang que utilizaba la Marina de Guerra Alemana) fabricados por AEG-Telefunken, una de las más prestigiosas firmas del mundo, pero ni bien éstos llegaron al país se constató que adolecían de diversas fallas de diseño que si bien fueron posteriormente subsanadas por sus fabricantes, en la práctica estas mejoras no llegaron a incorporarse a los torpedos locales por razones presupuestarias, todo lo cual trajo más tarde consecuencias disvaliosas durante el conflicto.

## 5- Un final innmercido

Los defectos del material antes referido impidieron lograr el ansiado bautismo de fuego del arma submarina y capitalizar a un experimentado comandante de submarinos, como lo era el Capitán de Fragata Azcueta. A sus buenas cualidades de carácter y personalidad se añadía un gran bagaje de conocimientos profesionales adquiridos en distintas unidades de la Armada, además de un brillante desempeño como profesor de Táctica y director de la Escuela de Submarinos. Su plana mayor <sup>(34)</sup> y tripulación lo secundaron magníficamente en aquella hora suprema para la Nación.



Como consecuencia directa de la experiencia recogida con el *San Luis* la Fuerza de Submarinos Argentina logró en 1984 por disposición N° 612/84 "C" del Estado Mayor General Naval su tan postergada independencia del Comando de la Flota de Mar, pasando desde entonces a depender del Comando de Operaciones Navales <sup>(35)</sup>.

A partir del año 1989, aun con uno de sus motores diesel fuera de servicio, el ARA *San Luis* entró en reparaciones de media vida en el Astillero Ministro Manuel Domecq García S.A. de dársena norte a la espera de los fondos que permitieran restablecerlo al servicio activo. Pero ese ferviente deseo de la Armada nunca llegaría a materializarse en los hechos. El 11 de septiembre de 1995 el gobierno había indirectamente sellado la suerte del buque al dictar el decreto 460 por medio del cual se aprobó la liquidación del citado astillero y suspendía indefinidamente el programa submarinos del Plan Nacional de Construcciones Navales de la Armada Argentina.

Pero fue recién durante el segundo mandato de la administración Menem, siendo ministro de Defensa el Lic. Jorge Domínguez, cuando el Poder Ejecutivo le dio el golpe de gracia mediante la sanción del decreto 364 de fecha 28 de abril de 1997 por medio del cual se declaró en "desuso" a este noble guerrero, el único en romper el bloqueo británico en torno a las islas, debiendo para ello enfrentar solo y sin apoyo, a un formidable enemigo, experto en guerra antisubmarina, que además contaba con sensores y dispositivos antisubmarinos de última generación. Lo expuesto sumado al ingenio e iniciativa de su tripulación para sobrellevar las enormes limitaciones del material que lo jaquearon durante toda la patrulla constituyen méritos más que suficientes para que su bandera de guerra fuera acreedora a la condecoración Honor al Valor en Combate.

En los considerandos del fatídico decreto del PEN se destacaba que "el mantenimiento del

(32)  
Ver Jorge R. Bóveda, "El Secreto del ARA *Salta*", en *Todo es Historia* N° 417, abril 2002, págs. 28/33.

(33)  
Se trata de un torpedo con una carga explosiva de 270 kg, "filoguiado", de propulsión eléctrica que tiene más de 40.000 yardas de alcance a velocidad económica

ca dotado de una espoleta inteligente, capaz de ser programado con un patrón de rumbos eventuales para el caso de no acertar en la primera corrida. Posee características del tipo "swim out" lo que le permite abandonar el tubo sin necesidad de expulsarlo con aire comprimido, todo lo cual aumenta su discreción en el momento del lanzamiento.

(34)  
La plana mayor del *San Luis* excluyendo al Comandante durante el conflicto fue la siguiente: CC Alfredo Macías (2do Comandante), TN Ricardo Alessandrini (Jefe de Armamento), TN José Somonte (Jefe de Máquinas e Inmersión), TF Alejandro Maegli (Jefe de Comunicaciones), TF Jorge Dacharry (Jefe de Electricidad) y TC Luis Seghezzi (Jefe de Navegación).

(35)  
Ver Contraalmirante (RE) Horacio Rodríguez, *Buques de la Armada Argentina 1970-1996, Instituto Nacional Browniano, 1997, pág. 317.*

La plana mayor y dotación del *San Luis* posa con uniforme blanco de verano al finalizar el año naval. Quien fue el Segundo Comandante ha sido relevado por el Capitán de Corbeta Horacio Carlos Michelis, veterano oficial submarinista que sirvió con distinción a bordo del ARA *Santa Fe* [S-21] durante el conflicto del Atlántico Sur.



submarino en su actual condición de alistamiento genera una innecesaria erogación al presupuesto de la Armada, por lo que resulta conveniente radiarlo del servicio y disponer su venta, y de no ser esto posible su concesión como buque museo” (sic). Hasta ahora ninguno de los dos objetivos fue alcanzado, pues ningún país se mostró interesado en adquirirlo ni fue dado en concesión como buque museo. Recientemente han circulado versiones no confirmadas oficialmente de que la Armada se proponía modificar su actual status, pero el bajo presupuesto de que disponen actualmente las FF.AA. parece alejar esta hipótesis. De este modo lamentable se cerró el último capítulo de la única unidad naval argentina que, pese a no haber logrado hundimientos, mantuvo en vilo a toda la Fuerza de Tareas Británica durante los 74 días que duró el conflicto austral. ■

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](mailto:aveguema@ejercito.mil.ar)