

EL BOUCHARD Y EL FRACASO DE LA OPERACIÓN BRITÁNICA MIKADO

Eugenio L. Facchin y José L. Speroni

Los buques de guerra funcionan como sistemas integrados, combinan elementos humanos, espirituales y materiales; cada tanto alguno de aquéllos es marcado por vivencias y hechos excepcionales que trascienden épocas y fronteras. Éste es el caso del *Borie* – *Bouchard*.

Botado en 1944 el USS 704 *Borie*, un destructor de la clase Sumner, registra el inicio de su actividad bélica el 21 de septiembre de ese mismo año. A partir de entonces participó en diversas campañas con distintas tripulaciones, en múltiples teatros de operaciones, hasta que fuese transferido a la ARA el 1° de julio de 1972 en la Base Naval de Filadelfia como ARA *Bouchard* con el numeral D26. (1)

En el presente artículo nos enfocaremos especialmente en la Operación Mikado desarrollada por Gran Bretaña durante la guerra del Atlántico Sur, operación con la que el *Bouchard* tuvo participación entre el 12 y el 19 de mayo de 1982. El trabajo forma parte de una investigación mayor, la cual procurará reflejar una historia rica en sucesos desde la botadura de dicho buque (1944) en la US Navy, hasta su desafectación (1985) cuando revistaba en la ARA.

Para cumplir con el objetivo propuesto hemos recurrido a la bibliografía editada sobre el tema. Además, se han analizado el libro de navegación del D26, su diario de guerra, informes oficiales y testimonios brindados por los participantes.

El Capitán de Navío VGM (R) Eugenio Luis Facchin ocupó cargos ejecutivos y de gestión en operaciones navales, Estados Mayores, de análisis estratégico e informativo. Comandó unidades navales, Fuerzas Navales y Conjuntas en condiciones extremas de operación. Fue destacado a prestar servicios en el Exterior en dos oportunidades.

En la actividad privada ocupó cargos gerenciales y de asesoría. Cursó la licenciatura en Sistemas Navales del Instituto Universitario de la Armada Argentina, el doctorado en Ciencia Política de la Universidad Kennedy, el Magíster en Metodología de la Investigación de la Universidad de Belgrano, el Plan de Altos Estudios en Administración de Empresas de la Escuela de Altos Negocios de Lima, Perú, y el Curso de Administración de Recursos para la Defensa, de la Academia de Guerra de la Armada de los EE.UU., entre otros. Es investigador Senior en la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES). Participa en el Grupo Educativo ESBA.

Es además Capitán de Ultramar y Perito Naval en Navegación Marítima y Fluvial.

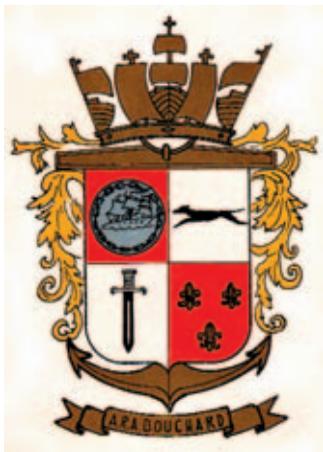
El Coronel del Ejército Argentino del Arma de Ingenieros José Luis Speroni es Doctor y Licenciado en Ciencia Política por la Universidad John F. Kennedy, Licenciado en Educación por la Universidad Nacional de Quilmes y Licenciado en Estrategia y Organización del Instituto de Enseñanza Superior del Ejército.

Realizó el Posgrado en Historia de la Universidad Torcuato Di Tella y el Posgrado en Inteligencia Estratégica de la Escuela Superior de Guerra. Es Profesor Titular de la Universidad John F. Kennedy, del Instituto de Inteligencia de las Fuerzas Armadas, UCES y de la Universidad Nacional de La Plata, Ha publicado, en calidad de autor o coautor, una gran cantidad de libros y artículos en revistas especializadas por los que ha obtenido distinciones y menciones especiales.

Es miembro del tribunal de tesis de Doctorado y Maestría, Director y Codirector de tesis del doctorado de Ciencia Política y evaluador y jurado de concursos docentes de Universidades Nacionales.

Es miembro de una gran cantidad de Institutos y Academias de Historia y Centros de Estudios Estratégicos.





(1)
La ceremonia contó con la presencia del entonces embajador argentino en los EE.UU., Dr. Carlos Manuel Muñiz.

(2)
Malvinas. La trama Secreta. Oscar R. Cardoso, Ricardo Kirschbaum y Eduardo van der Kooy. Ed. Planeta, Buenos Aires.

(3)
Del Informe del Comandante del destructor ARA Bouchard, Procedimientos Tácticos propios y del enemigo, virtudes y defectos. Folio 86 y Subsiguientes.

El tema será tratado directamente, pero debido a las consecuencias políticas que produjo creemos necesario introducir un comentario sobre lo ocurrido. El último gobierno militar de la República Argentina fue a la guerra por Malvinas aprovechando un reclamo legítimo, largamente postergado. Sin embargo la falta de profesionalismo en la confección de los planes políticos y la precariedad de las previsiones estratégicas, permiten al menos dudar de la verdadera causa del abandono de la negociación diplomática en el diferendo por Malvinas.

Los autores del libro *Malvinas la trama secreta* (2) sostienen que el acto guerrero fue promovido como una necesidad de permanencia en el poder de la desgastada Junta Militar gobernante. La decisión fue amplificada (¿alentada?) en GB al proporcionar una excusa válida para emplear su marina de guerra en operaciones conjuntas convencionales a gran escala.

Zarpa el Bouchard

Situación del destructor ARA Bouchard (3)

El *Bouchard* zarpó al Operativo Malvinas con un 40 % de su personal que no conocía ese tipo de unidad, un 5 % provenía de otros destinos y fueron convocados para completar la dotación. De la Plana Mayor sólo un miembro repetía destino, el resto era nuevo y muchos de ellos nunca habían embarcado en ese tipo de buque, ni en ningún otro.

Además, debido la altura del año en que se inició la campaña, no fue posible realizar los cursos habituales que brindaban los centros de instrucción de la Armada, que hubiesen dotado a los tripulantes de los conocimientos básicos. Éstos debieron ser adquiridos a bordo, por transmisión de los jefes a sus subordinados y viceversa. A ello se sumó una práctica permanente para perfeccionar las posibilidades de reacción ante las diversas situaciones de combate.

Con el hundimiento del crucero ARA *Belgrano* se perdió el único helicóptero que poseía el grupo de tareas, que además era un helicóptero liviano sin capacidad antisubmarina alguna.

Las medidas adoptadas para evitar un ataque o minimizar su efecto fueron las posibles dentro de las severas restricciones tecnológicas con las que se contaban y eran producto de la experiencia de combate transmitida por las Armadas amigas en las prácticas combinadas o las obtenidas por el personal de la Armada destacado en diferentes cursos en el exterior.

¿Operación Mikado?

Cumpliendo su viaje N° 87 desde que se izó su pabellón, el destructor ARA *Bouchard* zarpó el 14 de mayo de la ciudad de Ushuaia a las 06.30 para patrullar el área comprendida entre el Cabo del Medio y el Faro Magallanes. A las 15.00, y como consecuencia de una falla en máquinas, se debió fondear en Puerto Español, lugar del cual zarpó al otro día a las nueve de la mañana, luego de una intensa actividad desarrollada por los maquinistas debajo de la cubierta principal para poder seguir patrullando. A esa altura de los acontecimientos las averías se sucedían, a menudo debido al desgaste y a la casi imposibilidad de





El *Bouchard* en el puerto de Ushuaia.

contar con personal idóneo de talleres, necesarios para solucionar de manera más definitiva los inconvenientes que aparecían.

Día 15 de mayo de 1982 ⁽⁴⁾

Fue un apacible día de travesías sin sobresaltos, dedicado a ajustar los mecanismos que generaban inconvenientes. A las 09.30 se zarpó de Puerto Español y se fondeó en cercanías del Cabo San Pablo, de donde se zarpó a las 22.00 para recalar al día siguiente en las proximidades del Cabo Domingo.

Día 16 de mayo de 1982 ⁽⁵⁾

El destructor ARA *Bouchard* fondeó a las 10.42, entre Cabo del Medio y Cabo Domingo, exactamente a 2 millas náuticas de la costa y marcando al azimut 235° de Cabo Domingo a 7 millas de distancia del mismo, en latitud 53° 35´ S y longitud 67° 55´.5 W, ⁽⁶⁾ el estado del mar era casi calmo, pequeñas ondulaciones apenas mecían al buque, la nubosidad cubría todo el cielo y no permitió en todo el día ver al sol.

⁽⁴⁾
Libro Historial del buque destructor ARA Bouchard, pág. 467.

⁽⁵⁾
Datos obtenidos del diario de guerra del destructor ARA Bouchard, folio 77 y subsiguientes del Informe Operaciones Atlántico Sur, Carpeta N° 12, destructor ARA Bouchard.

⁽⁶⁾
Libro de navegación del destructor ARA Bouchard, Singladura 3 de Zona de Operaciones a Río Grande día 16 de mayo.

No obstante, la visibilidad era razonablemente buena, las temperaturas eran bajas entre 2°C y 6°C, el clima era generoso para esa época del año, considerando la latitud a la que se encontraba el buque y el hecho de estar en mar abierto. Los vigías apostados agradecían estas alternativas atmosféricas frente a las de otros días, que hacían imposible permanecer atentos a los acontecimientos con heladas lluvias o nevadas, vientos y bajas temperaturas. El agua de mar a 8.8 °C se presentaba peligrosa para entrar en contacto sin una adecuada protección. Ese día el sol asomó sobre el horizonte a las 08.37 y se puso a las 17.49, el viento se mantuvo bajo y disminuyó aún más, cerca del crepúsculo vespertino.

El destructor ARA *Piedra Buena* se encontraba fondeado al azimut 154° a una distancia de 3.1 millas.

El jefe de armas submarinas y otro oficial que lo acompañaba sintieron, a las 1630, en la popa del buque una emisión sonar que consistió en un pim sonar (término utilizado en el argot para describir el sonido que produce una emisión del sonar en un casco metálico) cada 5/7 segundos por períodos de 15 a 30 minutos no continuos. A las 1700 se ordena cubrir maniobra de anclas, ante la desaparición de las emisiones, se ordena pasar a situación normal y se levanta la maniobra de anclas, permaneciendo el buque fondeado. Esto se repitió a las 1710 con el agregado que en esta oportunidad se logró una escucha hidrofónica (se pudo constatar con los equipos de a bordo una emisión de un sonar). Se pudo confirmar que el destructor ARA *Piedra Buena* no había emitido con su sonar. ⁽⁷⁾

(7)
Del informe del Comandante
del destructor ARA Bouchard.

Se había dispuesto que se mantuvieran los repetidores radar en escala corta, especialmente el de la timonera, para permitir al oficial de guardia que verificara que el buque se encontraba correctamente fondeado —como se dice en la jerga marina “verificar fondeadero—, y en el CIC (Central de Información de Combate) en escala larga a fin de realizar búsqueda lejana. Los vigías dispuestos por el Comando estaban en máxima alerta en búsqueda de periscopios y aviones incursores. El Comandante del grupo de tareas había dispuesto que la guardia radar del grupo fuera la siguiente: los días pares el ARA *Bouchard* debía mantener el radar en stand-by y en los días impares debía hacerlo el ARA *Piedra Buena*. De este modo, uno de los dos destructores en forma diaria se haría cargo de la vigilancia aérea y de superficie con sus viejos radares SPS 40 y SPS 10 respectivamente.

El sonar se hallaba en escucha hidrofónica, el equipo de MAE (equipo de guerra electrónica para escucha y detección de emisiones), un viejo equipo “superheterodino” WLR 1 que había detectado una gran cantidad de emisiones, debía mantenerse en escucha y barriendo en forma manual la banda I en búsqueda de emisiones de radar de submarinos. Por su parte, en la artillería estaba cubierta la torre central y el director de tiro, que sólo podían hacer fuego con autorización del jefe de defensa, ya que el buque se encontraba en un área focal de aviación propia. Río Grande era de donde partían las misiones que se dirigían a Malvinas.

El buque estaba razonablemente abastecido de munición para sus cañones de 127.2 mm, y para sus ametralladoras antiaéreas de 12.7 mm. Contaba además con todos sus misiles MM-38. Del mismo modo tenía a bordo 2 torpedos MK 44 y 3 A 244 S, 533 erizos y 6 cargas de profundidad MK 9. Su dotación de combustible, agua de alimentación para las calderas y para consumo de la tripulación así como los víveres estaba en un nivel que le permitía operar adecuadamente por días.

Entre las 19.05 y las 19.10, en total oscuridad y en el período de emisión establecido en el plan en vigor, el radarista observó, junto con el oficial de guardia en el CIC, al azimut verdadero 070° 3.000 yardas del buque un eco pequeño e intermitente. De inmediato, y por el canal de comunicaciones que relacionaba a las centrales de información de combate de las dos unidades, solicitó autorización para continuar emitiendo y poder de ese modo verificar el contacto.

A medida que pasan los minutos el contacto dejó de ser intermitente y a las 19.12 se con-

virtieron en tres ecos nítidos, con un punto muy intenso y una V saliendo del mismo en la dirección contraria a su movimiento relativo, típico de los botes tipo “gomones”, que tantas veces habían observado desde los repetidores los operadores radar.

Se le pudo determinar, en una febril tarea por parte del equipo del CIC (todo era absolutamente manual) el rumbo 340 y la velocidad 18 nudos. Los tres ecos, firmes y con un movimiento inteligente, imposible de imitar por fenómenos naturales o fauna, se movían en formación y pasaron a 1.200 yardas del buque como punto más próximo y se alejaron hasta las 3.000 yardas.



Mientras tanto, y habiendo pasado sólo 4 minutos de la detección, a las 19,14 se cubrió combate, pero el sonar le agregó aún más dramatismo a la situación, a las 1918 informó un rumor hidrofónico al azimut 070, en ese momento los ecos se encontraban en un arco de azimut que abarcaba desde el 350 hasta el 010, a una distancia de 4.000 yardas.

Maniobras de reabastecimiento junto al *Campo Durán*.
Abril de 1982.

El radar de control tiro MK 25 logró adquirir los blancos a las 19.22 y simultáneamente se le solicita al OCT (Oficial en Comando Táctico), que era el comandante del destructor ARA *Piedra Buena*, autorización para abrir fuego con la batería principal, los cañones de 127.2 mm.

En el CIC se hicieron esfuerzos denodados para mantener el contacto ya que para esos momentos se mantenía un solo eco firme y los otros dos intermitentes, pero manteniendo la navegación en formación y el rumbo y velocidad calculados. El ajuste de ganancia y filtros era una cuestión capital para mantenerlos, en eso se abocaba el operador radar, que a esa altura de los acontecimientos había adquirido una sutileza que casi lo hacía formar parte del equipo.

En la proa se estaba levando anclas para poder tener libertad de maniobra para perseguir a los blancos y no estar expuestos a un eventual ataque submarino. La presencia de una unidad de ese tipo era muy probable ya que los acontecimientos de la mañana y la tarde, sumados al rumor hidrofónico detectado no hacía más de 10 minutos, daban cuenta de la presencia de un submarino en la zona.

A las 19.25 se recibió la autorización para abrir fuego, y con contacto firme en el radar de control tiro, el Comandante le dio la orden al jefe de artillería para que la batería principal del buque jugara por primera vez en toda la guerra el rol que merecía, y es así como se abrió fuego con dos salvas de dos cañones y luego otro cañón una salva. Toda la dotación sintió que la sangre circulaba furiosa y a alta temperatura por las venas; era como haber tomado revancha por tanta ansiedad reprimida, por las esperas, por las largas noches en vigilia, por un sinnúmero de sentimientos profesionalmente resguardados y que con la primera salva tomaron estado público y pudieron ser compartidos sin condicionamientos jerárquicos. No obstante, quienes estaban en la acción plena debieron redoblar su esfuerzo para mantener la cerrada vigilancia sobre los botes.

La respuesta no se hizo esperar y los ecos se abrieron en forma de abanico en alejamiento del buque y los radares pudieron, a partir de ese momento, observarlos sólo en forma intermitente.

(8)
Libro de navegación del destructor ARA Bouchard, Singladura 3 de Zona de Operaciones a Río Grande, día 16 de mayo.

La proa dio aviso al puente a las 19.55 que el buque había zarpado,⁽⁸⁾ no obstante ello, continuaban en proa completando las tareas marineras de arrancar la maniobra y dejar ambas anclas listas a fondear, como indica el arte de la profesión. El buque permaneció al garete, el personal del CIC y de control tiro trataban de mantener los contactos, que en pocos segundos se hicieron inconsistentes; se decidió ir en la búsqueda de ellos; la niebla impedía la búsqueda visual, no obstante haber encendido todos los reflectores que el jefe de comunicaciones disponía, algunos de los cuales eran de gran potencia. Con todos los ojos puestos en el espejo de agua y luego de una exhaustiva búsqueda, se dio por terminada la misma y a las 20.40 se fondeó, prácticamente en el mismo lugar que ocupaba el buque antes de la persecución.

Noche del 17 al 18 de mayo, Día de la Armada Argentina

La noche se presentaba apacible; luego de los acontecimientos del día anterior, la atención en las pantallas era extrema, los pocos minutos de emisión con los que se contaba por el plan de silencio eran aprovechados al máximo. El operador del WLR 1, el equipo MAE (Medidas de Apoyo Electrónico) barría las frecuencias asignadas con avidez profesional, tratando de discernir entre los ruidos y la estática una señal inteligente o concreta que pudiera dar una pauta sobre el enemigo.

El cielo estaba totalmente cubierto de nubes, la presión atmosférica bajaba hora por hora, la temperatura exterior no superaba los 6 °C y el viento iba en paulatino aumento de intensidad con dirección general del sector NNE, no obstante ello el mar se presentaba apenas agitado, también del sector Norte. La temperatura del agua de mar se mantenía en los 9°C.

El buque permanecía fondeado en la misma posición que el día anterior, a una distancia mínima de la costa de 2 millas náuticas.

Unos minutos después de hacerse cargo de la guardia de CIC el equipo de 4 a 8, se debía emitir con el radar; a las 04.08 aproximadamente el operador radar le informó al oficial de guardia CIC que había detectado algo, que se aproximara al repetidor para verlo.

Este comprobó que había un eco; el operador se trasladó al puente para operar simultáneamente con el radar Decca, que con su emisión en banda I podría discriminar mejor lo obtenido por el SPS 10.

Confirmó y mantuvo en emisión ambos radares, e informó al destructor ARA *Piedra Buena* del hallazgo. Solicitó que confirmara si lograba verlo al azimut verdadero 340° distancia 9 millas (lat. 53° 26.7´ S y long. 68° 00.2´ W y a escasas tres millas de la costa), un minuto después llegó la confirmación.

El oficial de guardia CIC ordenó comunicarse con la aeronave por todas las frecuencias posibles, sin obtener por parte de la misma respuesta alguna y con Río Grande para preguntar si era una aeronave amiga e informarle a la base la presencia detectada. Ante la imposibilidad de establecer contacto en los circuitos establecidos en el plan de comunicaciones, el oficial de guardia CIC le sugirió al OCT (D-29) que informara a Río Grande del acontecimiento.

Mientras esto sucedía, la aeronave, que aparentemente, por el perfil de vuelo que mantenía, podía ser un helicóptero, continuaba su vuelo hacia tierra firme.

A las 04.26 el D-26 volvió a comunicarse con el OCT para informarle que el posible helicóp-



Misiles listos.
Abril de 1982.

tero había traspuesto la línea de costa y continuaba internándose en la isla; le reiteró la necesidad de informar a Río Grande sobre lo detectado, D-29 le informó que lo estaba intentando.

Pese a la laboriosa tarea que requería mantener el eco en ambos radares, a las 0431 D-26 insiste con Río Grande para informar lo que está aconteciendo, sin resultados.

Luego de una intensa labor a las 04.42 el D-29 informó que logró comunicarse con Río Grande y que no tenían aeronaves amigas volando. Sugirió verificar. La noticia generó en el equipo del CIC un nuevo incentivo para mantener el eco a toda costa.

A 04.46 el D-26 informó que aparentemente la aeronave detectada había descendido y se perdió en proximidades de la estancia designada La Sara en la carta de navegación (latitud 53° 26´S - long. 68° 11.5´W). Estancia La Sara está a escasos metros de la ruta nacional 3 a unas 26 millas de Río Grande y a tan sólo 15 millas náuticas de la frontera con Chile.

Los ajustes en los equipos de detección se reiteraban, con el objeto de encontrar un eco en la mancha ambar que aparecía en el repetidor. Instantes después volvió a elevarse y volvió la tensión para mantenerlo detectado. Se lo pudo sostener por escasos 10 minutos más, luego a las 05.02 el D-29 informa que aparentemente estaría en la frontera con Chile. El OCT ordenó incrementar la vigilancia.

A las 08.04 el buque zarpó y la fuerza se dirigió a Ushuaia, donde ambos destructores amarraron en andana en el muelle de combustible. La maniobra finalizó a las 00.19 del día 19 de mayo cuando se pasó planchada al ARA *Piedra Buena*. Con su acostumbrado espíritu de sacrificio, los maquinistas comenzaron a preparar la maniobra para reabastecer al buque de combustible para la próxima navegación.



La Operación Mikado vista desde la óptica británica

Nigel West, autor británico que, según el mismo, es historiador de temas militares y se especializa en asuntos de seguridad, editor para Europa de la revista *World Intelligence Review*,⁽⁹⁾ profundo conocedor y tal vez participante de la activa y profesional inteligencia británica o, como piensan otros, un relator de la inteligencia británica que desarrolla operaciones de inteligencia a través de la literatura, se ocupó del tema.

Cualquiera haya sido su intención, al redactar su libro *La Guerra Secreta por las Malvinas, los Exocets y el Espionaje Internacional* brinda datos históricos que nos permiten entender la razón de la presencia de un helicóptero británico un 17 de mayo de 1982, en cercanías de la ciudad de Río Grande.

Como resultado de nuestra investigación y la revisión de diversas fuentes, presumimos que la presencia de la patrulla compuesta por los dos destructores hizo fracasar en dos oportunidades el intento de golpe de mano proyectado desde el mar y desde el aire los días 16 y 17 de mayo. Sumado a ello los dispositivos organizados en tierra colaboraron en forma importante en hacer imposible el desarrollo de tales operaciones.

Las SAS fueron creadas en 1940 para efectuar una tarea en el Norte de África con el objeto de realizar incursiones sobre las tropas italianas allí desplegadas. Su escudo es un puñal con alas y su lema es "Who Dares Wins", que significa: "quien arriesga, gana".

Según Nigel West, el director del servicio del SAS (Special Air Service) General de Brigada Peter de la Billière, había pedido y tenía a su cargo la planificación y ejecución de una operación que diera un "golpe en el corazón del enemigo".⁽¹⁰⁾

Ese corazón al que hacía referencia De la Billière era Río Grande, desde donde operaban los Neptune de exploración de la Armada y el justificadamente temido binomio Super Etendard y el misil Exocet AM 39. Este general designó a la operación con el nom-

(9)

Nigel West, La Guerra Secreta por las Malvinas, los Exocets y el Espionaje Internacional, Editorial Sudamericana, segunda edición, 1977, orejeta de tapa.

(10)

Nigel West, La Guerra Secreta por las Malvinas, los Exocets y el Espionaje Internacional, Editorial Sudamericana, segunda edición, 1977, pág. 139.



bre clave Mikado. En realidad la operación fue planificada por el Alto Estado Mayor Británico, en concreto por el Almirante Lewin, quien lo encomendó al regimiento 22 SAS – SBS (Special Boat Service, de los Royal Marines), ⁽¹¹⁾ que ciertamente estaba a cargo del General De la Billière.

(11)
<http://forejercito.forumup.es/post-229-forejercito.html>
Operación Mikado.

Para ello contaba con algunos integrantes del escuadrón G (el resto de ese escuadrón estaba en Belice) que se encontraban embarcados en el HMS *Fearless* en la fuerza de tareas del Atlántico Sur. ⁽¹²⁾ Además contaba con el escuadrón B a cuyo mando se encontraba el mayor John Moss. Este escuadrón luego de concluir prácticas para su participación en un ejercicio de la OTAN en Alemania “se embarcó en un programa intensivo de entrenamiento para practicar la captura de un aeropuerto en poder del enemigo”. ⁽¹³⁾

(12)
Nigel West, *La Guerra Secreta por las Malvinas, los Exocets y el Espionaje Internacional*, Editorial Sudamericana, segunda edición, 1977, pág. 139

La idea general de la maniobra que debían ejecutar los comandos era la de destacar un helicóptero Sea King para efectuar un operativo, que consistía en reconocer el blanco, la ubicación de los aviones y evaluar el dispositivo defensivo y alerta.

(13)
Ibidem, pág. 141.

En este sentido es menester destacar que los aviones de la Armada eran dispersados y replegados contemplando tres opciones o esquemas de dispersión de aeronaves: cercano medio y lejano. ⁽¹⁴⁾ Esto hubiese sido una dificultad adicional para quienes debían efectuar el reconocimiento. La noche del 17 al 18 de mayo encontró a los aviones en dispersión lejana (única oportunidad en la que se llevó a cabo) y a los pilotos durmiendo dentro de un frigorífico cercano, ⁽¹⁵⁾ lo que nos lleva a concluir que, aun habiendo obtenido éxito en la operación, hubiese sido muy difícil llevar a cabo la misión para la cual habían sido desplegados a suelo argentino.

(14)
Jorge Muñoz, *Ataquen Río Grande operación Mikado*. Instituto de Publicaciones Navales 2005, pág. 53.

Una vez orientados por el grupo de reconocimiento, debían ejecutar un aterrizaje forzoso en la pista de Río Grande con dos Hércules C-130 con 55 hombres a bordo y destruir los cinco aviones Super Etendard y los tres misiles que aún poseía la Argentina, según los datos que tenía la inteligencia británica, y además matar a todos los pilotos.

(15)
Jorge Muñoz, *Ataquen Río Grande operación Mikado*. Instituto de Publicaciones Navales 2005. Pág 117.

El autor indica que la inteligencia que poseían era pobre e insuficiente, cuestión esta que es difícil de creer dado que poseían inteligencia de detalle que habría sido otorgada por las autoridades de Chile, como lo permiten entender declaraciones de los más encumbrados participantes de la historia de ese momento. ⁽¹⁶⁾

(16)
Declaraciones públicas de quien fue Comandante en Jefe de la FACH (Fuerza Aérea Chilena) General Fernando Matthei, revelan el grado de apoyo que fue brindado, y las palabras de Margaret Thatcher en ocasión del apresamiento de Pinochet en Inglaterra y del propio General Pinochet al ser liberado.

No obstante, según lo que indica el autor, en el foro Fuerzas Armadas Españolas y en el libro de Jorge Muñoz, había dos formas de ejecutar la acción, una era la relatada en el libro mencionado y otra la siguiente: una fuerza de 24 hombres compuesta por SBS/SAS debía desembarcar del submarino *Onyx* y con botes dirigirse a la costa. El submarino debía dejarlos muy cerca de la costa para evitar que el mal tiempo reinante en esa zona afectara la operación. Los botes irían cargados con misiles Milán y Law, lanzagranadas, cargas explosivas y demás armamento personal. Con ello debían destruir los aviones y matar a todos los pilotos. ^{(17) (18)}

(17)
<http://forejercito.forumup.es/post-229-forejercito.html>
Operación Mikado.

La primera opción (la aérea) era la menos aceptada por los comandos ya que la consideraban una muerte segura y tenían una gran incertidumbre sobre el posible éxito de la misma.

(18)
Jorge Muñoz, *Ataquen Río Grande Operación Mikado*. Instituto de Publicaciones Navales 2005, pág. 86.

En cualquiera de los dos casos no había modo de escape, debían caminar por la helada tundra de la Isla Grande de Tierra del Fuego hasta Chile para que allí los recogieran y los llevaran de vuelta a Inglaterra.

Las especulaciones sobre la posibilidad que las tropas argentinas los persiguieran, era cosa casi asegurada ya que la tropa de IM allí destacada poseía un alto grado de adiestramiento y sobre todo de motivación, lo cual permite especular sin mucho riesgo de error que, de haberse concretado la operación, difícilmente hubiesen podido regresar sin enfrentar duros combates durante la retirada y aún durante la operación misma.

Según relata el autor, los comandos, además de las prácticas normales, se pasaron una semana practicando los aterrizajes en los C-130, generándose un incidente en uno de ellos que casi les cuesta la vida. ⁽¹⁹⁾ Además de ello la RAF (Royal Air Force), la Fuerza Aérea Británica, debía representar a los defensores (las fuerzas argentinas) e informar en cada una de las prácticas distancias de detección y otros parámetros; esto resultó del mismo modo desalentador e inquietante.

La primera fase se llevaría a cabo desde el *Invencible*, desde donde despegaría el helicóptero Sea King de la escuadrilla aeronaval 846, identificado dentro de la armada británica con la sigla ZA 290 ⁽²⁰⁾ en su versión transporte de tropa, operando en su máximo radio de acción, dejando a los 8 SAS para el reconocimiento en cercanías de la estancia Las Violetas, muy cercana a Río Grande en proximidades de Cabo Domingo, referencia geográfica destacada y fácilmente reconocible aun para quienes nunca surcaron esos cielos.



Visita del Almirante Zaratiegui.
Junio de 1982.

Una vez despegado del *Invencible*, éste y su escolta el HMS *Brilliant* regresaron a toda máquina hacia el este para entrar a la zona de exclusión y montar un espectáculo con fuegos artificiales y hasta un ataque a Puerto Argentino para hacer presente a las fuerzas argentinas que allí se encontraban. ⁽²¹⁾ Otros lo dan como despegado del HMS *Hermes*. ⁽²²⁾

El vuelo se llevaba a cabo cumpliendo taxativamente lo planificado hasta que el piloto fue advertido que había sido detectado por un radar hostil y el copiloto pudo observar una bengala. No obstante ello, se decidió continuar, pero cuando se estaba desembarcando una segunda luz más cercana les advirtió que el peligro los acechaba y decidieron abortar la misión dirigiéndose directamente a Punta Arenas.

Luego los hombres fueron trasladados al Teatro de Operaciones para reemplazar a aquellos fallecidos en un accidente. ⁽²³⁾ No obstante lo expresado por Nigel West, Jorge Muñoz indica que al suceder el evento con el Sea King, los dos C-130 se encontraban volando y en cercanías del objetivo, razón por la cual la misión se abortó momentos antes de su inicio y que los comandos debieron soportar largas horas de vuelo y varios reabastecimientos para regresar a la isla Ascensión. ⁽²⁴⁾

Otra versión de lo sucedido con el helicóptero es la brindada por Jorge Muñoz donde expresa que fuentes del Servicio de Inteligencia Naval argentino en forma extraoficial le habrían sugerido que el helicóptero podría haber despegado del RRS *Bransfield* que operaba desde Punta Arenas o desde el aeródromo de la citada ciudad. Volando desde el Oeste penetró el espacio aéreo argentino y una vez internado en el mar unas cuarenta millas viró y se dirigió hacia la zona de la estancia Las Violetas, hasta desaparecer, luego reapareció y tras sobrevolar las cercanías de la estancia Sara Braun ⁽²⁵⁾ se dirigió con rumbo 290° hacia la frontera con Chile.

Con pequeñas variaciones, la versión del final de la operación es casi coincidente; el ZA 290 deja en un lugar alejado al grupo con su armamento y se dirige hacia una huella donde es incendiado por su tripulación en proximidades de la caleta Agua Fresca. A 18 km al sur de Punta Arenas, quienes luego piden ayuda a Carabineros.

Son llevados luego a Punta Arenas y de allí a Santiago, desde donde parten, luego de una breve conferencia de prensa, donde expresan haber tenido un desperfecto mecánico, son

⁽¹⁹⁾ Nigel West, *La Guerra Secreta por las Malvinas, los Exocets y el Espionaje Internacional*, Editorial Sudamericana, segunda edición, 1977, pág. 143.

⁽²⁰⁾ Nigel West, *La Guerra Secreta por las Malvinas, los Exocets y el Espionaje Internacional*, Editorial Sudamericana, segunda edición, 1977, pág. 146.

⁽²¹⁾ Nigel West, *La Guerra Secreta por las Malvinas, los Exocets y el Espionaje Internacional*, Editorial Sudamericana, segunda edición, 1977, pág. 147.

⁽²²⁾ <http://forejercito.forumup.es/post-229-forejercito.html>
Operación Mikado.

⁽²³⁾ *Ibidem*, pág. 153.

⁽²⁴⁾ Jorge Muñoz, *Ataquen Río Grande Operación Mikado*. Instituto de Publicaciones Navales 2005, págs. 114 y 115.

⁽²⁵⁾ Jorge Muñoz, *Ataquen Río Grande Operación Mikado*. Instituto de Publicaciones Navales 2005, pág. 110.

embarcados hacia Londres. Los restos del helicóptero fueron cubiertos por una máquina vial en forma rápida evitando así toda posibilidad de investigación sobre la veracidad de la versión británica y chilena de los hechos.

Los comandos SAS se refugiaron en una zona descampada y días más tarde se entregaron a las autoridades chilenas. Algunas versiones dan cuenta que permanecieron en Santiago de Chile hasta el final de las hostilidades y otras que fueron embarcados hacia Inglaterra sin tomar contacto con nadie o que aprovecharon su estadía para entrenar a los comandos chilenos como prueba de su agradecimiento.

Además debemos agregar que el presidente de los Estados Unidos de América fue informado por Inteligencia que los británicos planeaban una operación en el territorio argentino, esto preocupó porque podría involucrar otros países y no sólo extender el teatro de operaciones sino además otros actores. Pese al llamado telefónico realizado por Ronald Reagan, Margaret Thatcher persistió en la necesidad de llevarla a cabo. ⁽²⁶⁾

(26)

Jorge Muñoz, Ataque Río Grande Operación Mikado. Instituto de Publicaciones Navales 2005, pág. 19, refiriendo a las Memorias inéditas del ex presidente de los EE.UU. Ronald Reagan.

A modo de epílogo

La decisión del alto mando naval de mantener a los destructores ARA *Piedra Buena* y *Bouchard* patrullando el área de Río Grande fue absolutamente acertada. No podemos asegurar que la inteligencia naval argentina tuviera datos precisos de las operaciones que se planeaban desarrollar, pero el hecho de haber estado presentes en el momento del desarrollo de los dos intentos nos hace pensar que no fue casual.

Pese al celoso resguardo de la información que hacen los británicos, nos permite conjeturar que si bien la noche del 17 al 18 de mayo los aviones y sus pilotos se encontraban cumpliendo un programa de dispersión lejana, que hubiese dificultado la destrucción por parte de los comandos británicos, algo muy diferente ocurrió la noche del 16 de mayo.

Durante esa noche el ARA *Bouchard*, al detectar los ecos de tres botes y abrir fuego, probablemente impidió que los comandos desembarcados de un submarino pudieran ciertamente llevar a cabo su cometido en forma completa y total. A partir de ese momento la sorpresa había sido perdida y, al menos en los destructores, el nivel de alerta era ciertamente mayor que el que se tenía antes de la noche del 16 de mayo.

La versión sobre el helicóptero que descendió en cercanías de la estancia Las Violetas luce como errónea frente a los datos contenidos en la documentación oficial argentina y lo poco que trasciende de la británica.

Los libros de navegación y de guerra del destructor ARA *Bouchard* y los informes elevados por el mismo a la superioridad indican que la aeronave en cuestión se encontraba 9 millas al noroeste del buque, a dos millas de la costa y que el eco se perdió a escasa distancia al sur de la estancia La Sara, para luego elevarse y dirigirse directo a la frontera con Chile, perdiéndose el eco radar, entre cinco y siete millas, luego de elevarse.

Esa estancia está en una posición muy cercana a la ruta nacional 3 que lo lleva directo a Río Grande. Es improbable que un helicóptero proveniente de Chile se interne en el mar para regresar a tierra, sabiendo que dos destructores se encontraban patrullando las aguas próximas, a menos que su objetivo fuera el ser detectado.

Es manifiesto que la preparación política y estratégica fue muy inadecuada, pero a pesar de todo lo señalado hay un hecho que sobresale, y es el del comportamiento del soldado en el desarrollo de las acciones, tal como pudo observarse en las islas con sus defensores; en el buque, la tripulación al mando del Comandante, pese a las carencias de todo tipo, cumplió acabadamente la misión encomendada. ■