



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

Corbeta "Drummond"

## PERO... SI ESTÁBAMOS TAN CERCA

Alberto H. Messidoro

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

José Hernández

(\*) Reproducción fiel del Martín Fierro.

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

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

### Contexto

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



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

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

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

(1)

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

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

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

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

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

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

(2)

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

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

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

### Qué pudo haber ocurrido

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

y llamas, la energía se interrumpió de inmediato.

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



La corbeta *Drummond*.

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

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

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

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

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



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

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

### Qué ocurrió en realidad

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

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

### Qué podría habernos impedido lanzar

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Conclusión**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## BIBLIOGRAFÍA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ANECDOTARIO

### Tigre, 1932

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

.....

### Olivos, 1943

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

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

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

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