

MALVINAS, HACE TREINTA AÑOS

Antonio BARRO ORDOVÁS



This much is certain: that he that commands the sea is at great liberty, and may take as much and as little of the war as he will.

(Francis Bacon).



ACE ahora algo más de treinta años tuvo lugar el conflicto de las Malvinas, sobre el que han corrido ríos de tinta en todos los idiomas, tanto en forma de artículos como de libros, publicados, especialmente, en los años ochenta y noventa del pasado siglo. En algunas de estas publicaciones, sobre todo en aquellas no muy familiarizadas con el poder naval, o más acordes con las teorías del «aire integral», se podían leer opiniones y análisis no muy congruentes respecto a los datos objetivos del mencionado conflicto, si bien esto es en cierto modo comprensible al dejarse cegar los autores de dichas opiniones y análisis por el entusiasmo despertado por el indudable heroísmo de los pilotos argentinos. Tenían por lo general un denominador común: en primer lugar resaltaban el hecho de que la batalla aeronaval fue favorable a los argentinos y que en este campo Gran Bretaña sufrió un severo castigo. Asimismo daban a entender que la Fuerza Aérea Argentina (FAA) fue la artífice de los hundimientos de buques británicos, hablando de Fuerza Aérea y aviadores argentinos en general, mezclando en un todo los aviones y pilotos de esta fuerza y los de la Aviación Naval argentina, sin especificar claramente a quién se debían los diferentes hundimientos. Por otra parte, alguno de dichos análisis tendía a dividir el conflicto en compartimentos estancos, estableciendo una batalla terrestre, otra aérea y otra aeronaval, que, de acuerdo con los comentarios expuestos, parecía que no tenían demasiada relación entre ellas y, además, enfatizaba el hecho de que la superioridad aérea estaba del lado de los británicos.

En cualquier caso vamos a analizar cuidadosamente el asunto de la batalla aeronaval, empezando por la comparación de las bajas aéreas por ambas partes, para a continuación abordar la cuestión del hundimiento de buques de superficie y, en tercer lugar, comparar los resultados obtenidos por la FAA y la Aviación Naval, al objeto de poder obtener unas conclusiones basadas en hechos objetivos.

Las bajas aéreas y el combate aire-aire

Without the Sea Harrier there could have been no Task Force.
(Almirante Sir Henry Leach (RN), First Sea Lord and Chief of Naval Staff, 1982).

Empecemos por ver la relación de aeronaves derribadas por ambos bandos:

- Aeronaves británicas derribadas, incluyendo helicópteros: 34.
- Aeronaves argentinas derribadas, incluyendo helicópteros: 102.

Por otra parte, del total de estas aeronaves derribadas por los diferentes sistemas antiaéreos, tanto argentinos como británicos, veamos cuáles fueron derribadas solo en el combate aire-aire:

- Aeronaves argentinas derribadas por los *Sea Harrier* y *Harrier GR3*: 28.
- Aeronaves británicas derribadas por aviones argentinos: uno (esta última aeronave era un helicóptero *Scout AH-1*, derribado por un avión *Pucará*).

Hay que resaltar que ningún *Harrier* o *Sea Harrier* fue derribado en combate aéreo.

Estas cifras demuestran que en lo relativo a la *batalla aeronaval* la balanza se inclina de forma clara a favor de los británicos, si por el momento solo entendemos por *batalla aeronaval* las pérdidas de unidades aéreas sin tener en cuenta los hundimientos de buques. Hay que recordar que las aeronaves británicas estaban *embarcadas*, y que solo al final de la contienda tuvieron un aeródromo de fortuna en la costa norte de San Carlos.

Los hundimientos de buques y el combate superficie-aire

There seems to be something wrong with our bloody ships today.
(Vicealmirante Beatty (RN), batalla de Jutlandia, 1916).

En relación con los hundimientos de buques de superficie, que parece ser que es donde la opinión de los defensores de las teorías del «aire integral»



Fragata *Ardent*. (Foto: www.wikipedia.org).

ponen especial énfasis, asociándolo con el severo castigo sufrido por los británicos, efectivamente el Reino Unido sufrió pérdidas superiores a las de los argentinos, no solo por el número de buques hundidos, sino por el valor militar de los mismos, aunque solo las bajas del crucero ARA *General Belgrano* (323) superan ampliamente la suma de muertos de los buques ingleses hundidos y averiados (140). Relación de buques hundidos de ambos bandos:

- Buques británicos hundidos por los argentinos (omitimos los averiados): seis (HMS *Sheffield*, HMS *Coventry*, HMS *Ardent*, HMS *Antelope*, RFA *Sir Galahad* y *Atlantic Conveyor*).
- Buques argentinos hundidos o apresados por los británicos: cinco (ARA *General Belgrano*, ARA *Santa Fe* (apresado), ARA *Com. Somellera*, carguero *Isla de los Estados*, pesquero *Narwal*).

De estos buques argentinos solamente fueron averiados o hundidos por aeronaves el submarino *Santa Fe*, el patrullero *Com. Somellera* y el pesquero *Narwal*, que es lo que interesa recalcar en lo que a la *batalla aeronaval* se refiere, es decir, tres buques.

- Aeronaves argentinas derribadas por buques de la Royal Navy: 10.

Los buques británicos derribaron 10 de las 74 aeronaves argentinas (102-28) que no lo fueron por los *Harrier* y *Sea Harrier*, de la siguiente manera: *Sea Dart*: cinco. *Sea Wolf*: tres. *Sea Cat*: uno. *Cañón 4.5*": uno. Total: diez.

Ninguna aeronave británica fue derribada por los buques de la Armada argentina.

Rendimiento del esfuerzo aeronaval argentino

A vosotros, jóvenes argentinos, compañeros pilotos de combate, quisiera expresaros toda mi admiración; el mundo cree solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ellas.
(Pierre Clostermann, as de caza francés. Carta a los pilotos argentinos, 1982).

La eficacia de las fuerzas aeronavales británicas ha quedado demostrada en el párrafo sobre los derribos atribuidos a los *Harrier* y *Sea Harrier*. Los británicos hicieron también un acertado uso de los portaaviones, pero, en cualquier caso, vamos a ver la rentabilidad de las fuerzas aeronavales en el conjunto del esfuerzo aéreo total argentino. Fuerzas en presencia:

- Aviones de primera línea de la FAA:

- *Mirage III E*: 17.
- *Dagger*: 37.
- *A-4B Skyhawk*: 36.
- *A-4C Skyhawk* 16.
- Total: 106.

Solo se incluyen los cazabombarderos más adecuados para el ataque a los buques de superficie; hubo otros aviones de menores prestaciones (*Canberra*, *Sabre*, *Pucará*) que también actuaron como apoyo a las fuerzas de tierra argentinas.

- Aviones de primera línea de la Armada argentina (Aviación Naval):

- *Super Etendard*: 4.
- *A-4Q Skyhawk*: 11.
- Total: 15.

En esta lista falta un *Super Etendard* pues, si bien eran cinco aparatos, uno estaba fuera de vuelo para «canibalizar» piezas de repuesto para los demás.

Asimismo se excluyen los aviones de menor categoría (*Aermacchi* y *T-34 C Mentor*) no tan adecuados para el ataque a los buques.

- Buques británicos hundidos por la Fuerza Aérea: HMS *Coventry*, HMS *Antelope* y RFA *Sir Galahad*.
- Buques británicos hundidos por la Aviación Naval: HMS *Sheffield*, HMS *Ardent* y *Atlantic Conveyor*.

(Si bien la *Ardent* también fue atacada por aviones de la FAA, la única bomba que hizo explosión destruyó el helicóptero y el lanzador de misiles *Sea Cat*, pero no afectó a la flotabilidad de la fragata, que fue hundida por aviones *A-4Q Skyhawk* de la Aviación Naval).

Resultados:

- Total de aviones argentinos: $106 + 15 = 121$.
- Buques británicos hundidos: seis.

Porcentaje de resultados de la FAA:

- Aviones (106), es decir, 87,6 por 100 del total. Hundimientos, tres buques, 50 por 100 del total.

Porcentaje de resultados de la Aviación Naval:

- Aviones (15), es decir, 12,4 por 100 del total. Hundimientos, tres buques, 50 por 100 del total.

Estas cifras dejan bien claro que los resultados más rentables, en porcentajes de hundimientos, lo obtuvieron las unidades de la Aviación Naval argentina, si los comparamos con los resultados de la FAA.

Los pilotos de la FAA demostraron un valor excepcional, como lo prueba el alto precio en bajas humanas que tuvieron que pagar, pero, o no estaban adiestrados para la guerra en la mar (p. ej. alto porcentaje de bombas que no hicieron explosión o que no dieron en el blanco) o no tenían el material de guerra adecuado, es decir, misiles Exocet, bombas con frenado (*Snake Eye*) o navegadores inerciales, que fue lo que les obligó a hacer ataques conjuntos con la Aviación Naval argentina (ataque al *Invincible*), que sí disponía de ellos; pero en cualquier caso los resultados fueron los que fueron. Hubo otros buques averiados, que no expongo con objeto de abreviar, y si bien la FAA consiguió averiar más buques, esto solo demuestra que, en lo que respecta a resultados *eficaces* (hundimientos), los pilotos navales tuvieron un mejor *rendimiento*. En otras palabras, la FAA tuvo muchos más fallos que la Aviación Naval.

No quisiera entrar en especulaciones, enumerando los *si* condicionales sobre la posesión de más misiles *Exocet* por parte argentina o de helicópteros *Air Early Warning* por parte británica (los helicópteros con el radar *Searchwater* llegaron tarde al conflicto), pues este comentario resultaría irreal y alargaría mucho el artículo. No obstante, como conclusión podemos establecer que la batalla aeronaval fue ganada por el Reino Unido en todos los aspectos y gracias a las fuerzas aeronavales, en las cuales incluyo no solo los portaaviones con sus aparatos, sino también a los escoltas.

Algunas consideraciones

Amphibious warfare is not a battle in the european plain.
(Un royal marine en Fitzroy, 1982).

En resumen, los británicos perdieron *solo seis* buques, aparte de los averiados, y digo *solo seis* porque los ingleses esperaban pérdidas mayores. Respecto a esto último hay que tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- Los seis buques británicos hundidos, cinco de guerra y uno mercante, eran *solo* un 5,6 por 100 del total de 107 buques mercantes y de guerra, sin contar los submarinos, movilizados para la captura de las islas.
- Este número es relativamente pequeño si se considera que se mantuvo una guerra a 7.070 millas náuticas de la metrópoli, contra unas fuerzas que tenían 121 reactores de combate, además de las unidades navales de la Armada argentina.
- Si se quiere ganar una guerra hay que pagar un precio; parte de este fueron esos seis buques, pero no hace falta mencionar las Malvinas para saber que un precio relativamente alto en buques puede hacer ganar una contienda. Como ejemplo, cabría señalar el caso del convoy a Malta en agosto de 1942 (Operación PEDESTAL), bastante más costoso en términos porcentuales que la invasión británica de las Malvinas. De los 14 mercantes que salieron de Inglaterra escoltados por 38 buques de guerra, solo cinco llegaron a la isla; los nueve restantes, junto con cuatro buques de guerra (total de hundimientos 25 por 100) fueron hundidos por submarinos, lanchas torpederas y en su mayor parte por aviones enemigos. No obstante, esos cinco mercantes fueron suficientes para aprovisionar la isla de Malta, que no fue invadida.
- Los cuatro escoltas hundidos (HMS *Sheffield*, HMS *Coventry*, HMS *Ardent*, HMS *Antelope*) actuaban como *picket radar* de la fuerza y por tanto estaban abocados en cierto modo al sacrificio; todos, menos el *Sheffield*, se encontraban en lo que los ingleses dieron en llamar San

- Carlos *the missile trap*, pero, sin embargo, ningún portaaviones fue hundido, así como ningún otro buque más vital que los escoltas, a excepción del *Sir Galahad* y el *Atlantic Conveyor*.
- Ninguna fragata británica tipo 22 (*Broadsword*), que estaban equipadas con los modernos misiles A/A Sea Wolf, resultó hundida, mientras que los Sea Wolf derribaron tres aparatos argentinos. De los buques echados a pique por bombas de caída libre (4), solo tres estaban armados con misiles (el *Sir Galahad* era un transporte de tropas), y de esos tres ninguno poseía el Sea Wolf (HMS *Coventry*, HMS *Ardent* y HMS *Antelope*).
 - Solo dos de los cinco misiles Exocet AM-39 aire-superficie lanzados por los pilotos navales argentinos fueron capaces de hundir los buques HMS *Sheffield* y *Atlantic Conveyor* (este último era mercante y por tanto sin defensas antimisil), aunque, por otra parte, los argentinos afirman que el quinto misil AM-39 alcanzó al HMS *Invincible*, el 30 de mayo. El único misil Exocet MM-38 lanzado desde tierra alcanzó al HMS *Glamorgan* pero, aunque le provocó un incendio y le causó 14 muertos, no afectó a la operatividad esencial del buque, que podía seguir combatiendo.
 - Las batallas terrestre, aérea y aeronaval no fueron compartimentos estancos, es decir, batallas independientes sin relación entre ellas; no obstante, si bien es cierto que la batalla terrestre, como parte final y definitiva del conflicto, fue ganada por las tropas británicas, hay que tener en cuenta que dichas tropas fueron *transportadas en buques* desde el Reino Unido a una distancia considerable; tropas que pudieron desembarcar y progresar hasta Puerto Argentino gracias a que su Armada las protegía con el dominio del mar, dándoles el apoyo logístico necesario y protección aérea procedente de *aeronaves embarcadas*, como eran los *Harrier GR3* y *Sea Harrier*, así como apoyo de fuego naval procedente de los escoltas de la Royal Navy y, cosa importante, negando a la armada adversaria la utilización de su fuerza de superficie.
 - En cuanto a que la superioridad aérea estuvo del lado de los británicos, hay que especificar que esa superioridad fue como mucho *cualitativa* pero, en absoluto *cuantitativa*. En efecto, los argentinos poseían una fuerza de aviones de combate, contando la FAA y la Aviación Naval, de 121 reactores, excluyendo los bombarderos *Canberra* y otros aviones de menor entidad, mientras que los británicos solo llegaron a enviar al Atlántico Sur 42 aparatos entre *Harrier* y *Sea Harrier*. Por tanto, la superioridad aérea fue solo *local*, y la consiguieron los británicos gracias a la movilidad de sus portaaviones y a las superiores características de sus aparatos y de sus misiles aire-aire en los cometidos en los que los utilizaron, pero en ningún momento hubo superioridad aérea *cuantitativa* en sentido estricto.

- La antedicha superioridad aérea *local* fue *aeronaval* sobre las fuerzas aéreas con base en tierra, ya que estas tenían unas determinadas limitaciones y servidumbres por tener que operar desde bases en el continente, a considerable distancia de las islas.

Conclusiones

*If a man will begin with certainties, he shall end in doubts;
But if he will be content to begin with doubts, he shall end in certainties.*
(Francis Bacon).

Como consecuencia de lo anterior, se pueden establecer las siguientes conclusiones:

- El precio en buques hundidos pagado por los vencedores, si bien fue importante, fue relativamente bajo en relación con los resultados obtenidos.
- No hubo tres batallas, naval, aérea y terrestre, independientes entre sí, sino una sola que abarcó a las tres.
- Prevalció el *poder naval*, ya que todo el potencial bélico de los vencedores fue transportado por mar.
- No hubo en absoluto superioridad aérea por parte de los británicos; la superioridad aérea fue *local* y además *aeronaval*.
- Los británicos demostraron la superioridad de la *aviación naval* sobre la aviación basada en tierra, para escenarios similares al que se dio en el Atlántico Sur.
- En definitiva, los ingleses recuperaron las Malvinas y por tanto ganaron la guerra.

Resumiendo hay que decir, y bien a mi pesar ya que mi corazón está con los argentinos, que la guerra la ganó quien la tenía que ganar en unas condiciones como las que se daban en el Atlántico Sur, es decir, los que tenían el *dominio del mar*, que en este caso, como tantas otras veces, han sido los británicos.

BIBLIOGRAFÍA

- ROMERO BRIASCO, Jesús, y MAFÉ HUERTAS, Salvador: *Malvinas, testigo de batallas*, 1984.
WOODWARD, Sandy, y ROBINSON, Patrick: *One hundred days*, 1992.
V/STOL in the Roaring Forties. British Aerospace P. L. C., octubre 1982.
BONZO, Víctor E.: *1.093 tripulantes del crucero ARA General Belgrano*, 2000.
DE BELOT, Raymond: *La guerra aeronaval en el Mediterráneo (1939-1945)*, 1962.
DE LA SIERRA, Luis: *El mar en la Gran Guerra*, 1984.
The battle for the Falklands. Max Hastings & Simon Jenkins.
http://es.wikipedia.org/wiki/Guerra_de_las_Malvinas.