

SUBMARINOS EN MALVINAS

José Javier GUERRERO DEL CAMPO



CONFORME iban avanzando las horas de aquella jornada del 2 de abril de 1982, el mundo fue testigo de la evolución de las consecuencias de una tensión diplomática que se venía arrastrando en las últimas jornadas y que acabaría enfrenando en una guerra no declarada al Reino Unido y a la República Argentina.

En los días posteriores y meses después de finalizado el conflicto fueron saliendo a la luz detalles de las horas previas y posteriores a la madrugada de aquel 2 de abril, en que, en la denominada Operación ROSARIO, la Armada argentina y su Infantería de Marina llevarían a término una incursión anfibia sobre la península de Camber, desde Puerto Enriqueta y Puerto Groussac, con la intención de tomar, entre otros objetivos militares, el aeropuerto de la capital y la casa del gobernador. Una vez alcanzados y en las horas posteriores, comenzarían el repliegue ordenado para volver a embarcar, ocupando su lugar las unidades del Ejército que comenzaban a llegar por vía aérea formando parte de otro dispositivo.

La primera participación oficial de un submarino en aquella guerra no declarada fue para facilitar el desembarco de la fuerza principal. Desde el submarino *Santa Fe*, una agrupación de 10 buzos tácticos, al mando de su jefe, el capitán de corbeta Alfredo Cufre, tenía orden de ser infiltrada en las inmediaciones de Cape Pembroke, playa Yorke Oeste, con la intención de balizar los puntos de llegada del resto de la Fuerza. Un cambio a última hora sobre el objetivo y una serie de problemas surgidos en el viejo submarino estuvieron a punto de poner en peligro la vida de todos los hombres aquella madrugada. Los británicos, a final de mes, también tendrían su equivalente con un submarino en la Operación PARAQUET, en la que el reconocimiento de la costa y la utilización de tropas especiales fueron determinantes para rendir la guarnición de las Georgias.

Si aquella maniobra del 2 de abril sorprendió a muchos, a unos cuantos no. En las horas previas al desembarco el Reino Unido fue consciente de la reali-

dad que se le venía encima, como lo demuestran los cruces de mensajes entre las islas y la metrópoli alertando de la situación (1). Ante esta realidad, no es extraño pensar que los propios británicos, y otros, tomaran algún tipo de medida adelantándose a los acontecimientos, como apuntan algunos sucesos no esclarecidos aún. En una situación similar, años atrás, tomaron esas medidas en la Operación JOURNEYMAN.

Desde la salida de la flota argentina de puerto el día 28 de marzo, la Embajada británica en Buenos Aires no descansó ni un momento. En la madrugada del 2 de abril, concretamente a las 04:14 Z, y cuando en el ARA *Santa Fe* se daban las últimas órdenes, las comunicaciones con el Ministerio de Defensa británico eran más intensas que nunca. Se pasaba un mensaje del agregado naval informando, por un comentario de un misterioso ciudadano estadounidense, de la presencia en aguas próximas a Malvinas de uno o más submarinos soviéticos y de tres argentinos. Hoy, 32 años después, sabemos que de todos aquellos que se anunciaron solo había oficialmente uno.

Esta información fue llegando y de alguna manera confirmándose por otros medios. Incluso llegó a filtrarse a la opinión pública, como lo demuestra la edición del *The New York Times* del 14 de abril citando por fuentes de la OTAN la presencia de dos submarinos soviéticos *Echo II* en las inmediaciones de Malvinas. Para mediados de abril, dichos rumores se habrían de extender al comprobar, por algunos medios más, que algo había bajo el mar.

En la capital de Francia, ese mismo 14 de abril, el agregado naval británico comunicaba, por una filtración desde la Embajada argentina, que había cuatro submarinos soviéticos operando próximos a Malvinas. Para entonces los primeros submarinos británicos ya estaban en la zona, y el HMS *Spartan* sería testigo de cómo se minaban los accesos a Puerto Argentino; en las últimas horas del día 16 abandonaría de nuevo la base de submarinos de Mar del Plata el ARA *Santa Fe* en la que sería su última misión de guerra: transportar el equipo Golf para reforzar el destacamento de Grytviken.

El día 17 de abril llegó la primera señal de alerta a las unidades navales argentinas que se encontraban en la mar ejercitándose desde hacía tres días. Ese día se había programado el vuelo de un *Tracker* del Comando de Aviación Naval (COAN) con la misión de volar a lo largo de la costa argentina, que salió a las 08:00 Z desde la Base Comandante Espora para aterrizar a las 16:00 Z en Río Grande, con la intención de ejercitarse con las diversas unidades navales ubicadas ya a lo largo del mar argentino. En un momento determinado del vuelo, el radarista informó de la aparición repentina de un pequeño eco a 60 millas de su posición. Tras enfilar el blanco, este se desvaneció conforme

(1) Uno de estos mensajes, el incidente con el pesquero polaco *Mielmo*, sirvió de alerta para dar por hecho el desembarco.

el avión iba alcanzando el punto del datum. Al llegar a la vertical, se procedió al lanzamiento de una sonoboya y el sonarista advirtió por unos instantes la presencia de una «turbina de alta velocidad». Para entonces el ARA *San Luis*, que había iniciado su primera patrulla de guerra el día 11 de abril, había llegado a la zona de patrulla Enriqueta, situada a 100 millas al norte de la zona de exclusión británica.

La noche siguiente, la del 18 de abril, siguieron los avisos. El ARA *Bouchard*, sobre las 21:30 Z, obtendría un contacto sónar que no lograría establecer de nuevo. Para entender lo que pasó y se dijo en aquellos días, hay que remontarse a un documento de la CIA desclasificado bastante tiempo después de aquellos sucesos y fechado el 17 de abril de 1982:

«White house situation room 171715Z APR 82 (top secret codeword.).

1. A group of four Argentine warships was noted to be about 70 miles south east of their base port of Puerto Belgrano on the evening of 16 april; they were possibly involved in gunnery firing and tactical exercises. We believe another group of ships which probably includes the aircraft carrier, is at sea. We do not know its position...».

Tal vez sean datos muy concretos y precisos sobre las actividades para haberlos obtenido de un satélite.

Ya con los primeros submarinos británicos en la zona se les asignaron las misiones iniciales para ubicar a la flota argentina. El 23 de abril, el HMS *Splendid* tendría su primer contacto con el ARA *25 de Mayo* a pocas millas de la costa y próximo a su base de Puerto Belgrano. Las ROE (Reglas de Enfrentamiento) impedirían atacarlo y el comandante del sumergible recibió órdenes en ese sentido tras solicitar el ataque, lo que le llevó, por orden superior, a romper el contacto.

Tres días después, a la altura de Comodoro Rivadavia, se encontraría con los ARA *Santísima Trinidad* y *Hércules*, acompañados de las tres corbetas en servicio en la Armada argentina. Nuevas órdenes molestaron al comandante cuando, tras 24 horas, se le ordenó suspender este seguimiento y volver al Norte para ubicar de nuevo al ARA *25 de Mayo*, pues consideraba que la formación argentina le llevaría hasta él sin necesidad de tener que buscarlo en el amplio mar. En esos días, el Gabinete de Guerra británico analizó la amenaza del portaaviones, lo que condujo a la implantación de una zona de exclusión total, a la ubicación de los submarinos en zonas y a modificar las ROE para permitir el ataque al portaaviones fuera de la zona de exclusión bajo ciertas circunstancias.

En aquellos días de abril, no solo las aguas próximas al continente llamaron la atención de las fuerzas argentinas, sino que el mar de Malvinas fue zona también de detección submarina. Dos días antes de la llegada de los primeros submarinos británicos, el 10 de abril, la corbeta ARA *Granville*

viviría un incidente con un supuesto submarino a la salida de Puerto Argentino.

Desde el puente aéreo, llegando a Malvinas, los aviones de la Fuerza Aérea alertaron de algunos ecos radar y destellos luminosos, blancos e intensos, procedentes de las entrañas del mar. Señales que desaparecían cuando se investigaban y que dejaron de observarse cuando los aviones, a partir del 1 de mayo, pasaron a no poder volar en condiciones normales. Señales que hoy se sabe no correspondían a las posiciones de los submarinos británicos.

La guerra submarina

Ya en mayo las actividades tomaron un nuevo cariz hasta los diez primeros días del mes, lo que apunta a que algo sucedió y que fue determinante para que estas actividades cesasen, o por lo menos se diesen en lugares remotos y ajenos. Durante este mes queda patente el defectuoso estado de operatividad de los submarinos británicos; todos ellos sufrieron en un momento determinado algún tipo de problema. Citando los más graves, el del HMS *Onyx* y su colisión a principios de junio, y el HMS *Splendid*, que lo obligó a retirarse a reparar y que acabó siendo reemplazado por otro submarino, no llegando a ver el final de la guerra.

Otras averías supusieron graves problemas de seguridad para el buque y su dotación. El HMS *Splendid* hizo superficie cuando empezaron los problemas dentro del radio de acción de la aviación argentina, en plena persecución al ARA *25 de Mayo*; y el HMS *Conqueror* lo hizo un día antes cerca de la posición donde fue hundido el crucero ARA *Belgrano* (2). Precisamente la no recepción de comunicaciones en el HMS *Splendid* salvaría de nuevo al ARA *25 de Mayo* el primero de mayo.

De las acciones de combate podemos destacar como la más exitosa el hundimiento del ARA *Belgrano* por el HMS *Conqueror*, submarino que llegó a ser detectado posteriormente en la zona del hundimiento, el día 4, por un *Neptune*. Solo dos veces vivió esta experiencia; la segunda ocurrió el 7 de mayo al NW de Malvinas y le obligó a quitar las seguridades del reactor, cuando un *C-130* argentino se topó con uno de sus apéndices. La segunda acción en importancia, sin duda, aunque no guardó un orden cronológico, fue el ataque y neutralización del ARA *Santa Fe* en la Georgias, convirtiéndose en la primera baja de la Armada argentina. Un primer enfrentamiento entre un submarino y unidades de superficie con apoyo aéreo se produjo también el 1 de

(2) Este submarino hizo en las Georgias, sin contar los motivos operacionales, más de tres salidas a superficie por problemas. Algo anormal en un sumergible preparado para permanecer meses bajo el agua sin ser detectado.

mayo, cuando el ARA *San Luis* es atacado por las HMS *Brillant* y *Yarmouth*, apoyadas por tres *Sea King* del HMS *Hermes*. Tras un intento fallido del submarino por alcanzar un blanco, y dos intentos de huida, permanecería en el fondo hasta el día siguiente bajo la presión de ataques esporádicos con cargas, hasta que desistieron en darle caza. Cinco días después se producirá un segundo ataque, de origen desconocido, contra el submarino argentino que realizó maniobras evasivas ante un supuesto torpedo y que fue contestado sin éxito. Tres días después, en la entrada norte del estrecho de San Carlos, atacará sin llegar a ser detectado a la HMS *Alacrity* y a la HMS *Arrow* que salían del estrecho, otra vez sin éxito. Los diversos fallos y problemas ponen fin a esta primera patrulla frustrante del submarino.

La más ambiciosa, que pudo acabar en un enfrentamiento entre submarinos, se produjo el 17 de mayo. EL ARA *San Luis* se encuentra en tránsito a la Base de Puerto Belgrano, a donde llegaría el 19, cuando es destinado el HMS *Valiant*, que entraba en zona, a interceptarlo, pensando que se dirige a Mar del Plata. La idea era detectarlo en el momento más vulnerable, haciendo *snorkel*. El encuentro no tuvo lugar. Dos días después sí saldría de Mar del Plata el ARA *Salta* en patrulla de guerra (3), pero para entonces el HMS *Valiant* ya no estaba allí.

En los primeros días de mayo, durante la fase embarcada, la aviación naval tuvo también una actividad intensa contra submarinos. De nuevo, treinta y dos años después, se sabe que no fue contra submarinos británicos. Tras el ataque al ARA *Belgrano*, el grupo del ARA *25 de Mayo* buscó la protección de aguas poco profundas, procurando encontrar una mejor posición táctica para enfrentarse al grupo de batalla británico, tal vez teniendo presente lo ocurrido al ARA *Belgrano* y las posibilidades de supervivencia. La primera alarma surgió el día 3 de mayo cuando el ARA *Santísima Trinidad*, a unas 60 millas de Puerto Deseado, detectó unos ecos intermitentes. Ello obligó a mandar desde el ARA *25 de Mayo* un *Sea King* para investigar, localizando y perdiendo el contacto sónar a 30 millas al Este de la isla Rosa.

El 4 de mayo, el grupo de batalla se encontraba con rumbo Norte en la boca del golfo de San Jorge, próximo a Puerto Deseado. Para entonces el HMS *Splendid* andaba ya detrás de él tratando de buscar una posición favorable. Ese día los *Tracker* sembraron un campo de sonoboyas que dejó al submarino entre este y el propio portaaviones, pero que frustraría las esperanzas del submarino al detectar a los aviones y tener que irse para el fondo varias veces.

El HMS *Splendid* persistía en sus intentos por posicionarse cuando a las 11:00 Z saltaría la alarma a bordo: había detectado en sus proximidades la

(3) Volvería a puerto el 29 de mayo por problemas en los torpedos, detectados en un ejercicio realizado antes de poner proa a la zona de patrulla. Ya no volvería a hacer ninguna patrulla de guerra; salió de pruebas dos días antes del fin de las hostilidades.

presencia de un submarino desconocido. No era el único. En la entrada norte del golfo de San Jorge, próximo a la isla Tova, a esa hora, el pesquero *Doña Mariela* vio un submarino hacer inmersión en sus proximidades.

En el golfo de San Jorge por aquellas fechas hubo mucha actividad: el 29 de abril por la noche se movilizaron las tropas de las guarniciones ribereñas ante el supuesto desembarco de comandos, donde a la mañana siguiente desaparecería un helicóptero en extrañas circunstancias y el día 1 de mayo sería avistado desde tierra un submarino.

El 5 de mayo, el HMS *Splendid* volvió a tener de nuevo en el sónar al submarino fantasma, que su comandante creyó que era el ARA *Salta*. Ese día empezaron los problemas con un turbogenerador que le obligó a suspender, tras distanciarse, la persecución del ARA *25 de mayo*. Mientras, más allá del norte del golfo de San Jorge, lo que empezó siendo un vuelo de búsqueda del ARA *Sobral* acabó resultando un ataque en toda regla contra un misterioso submarino que seguía al grupo de batalla argentino, pues el HMS *Splendid* se encontraba estancado con problemas al sur del golfo de San Jorge y supuestamente en compañía de otro.

En las tres jornadas siguientes, los helicópteros y aviones embarcados seguirían teniendo contactos sónar y realizando ataques contra contactos submarinos. Para entonces la Fuerza Aérea argentina se había unido en la búsqueda, proporcionando apoyo a la Flota, obteniendo éxito en su cometido cuando el día 6 de mayo un *F-27* localizó la estela dejada por un apéndice junto con la silueta del submarino a ras de superficie. Este avistamiento trajo confusión, pues al aterrizar se interrogó a la tripulación y se les dijo que el avistamiento correspondía al ARA *Salta* en pruebas de mar, a lo que la tripulación respondió que lo habían visto a 20 millas de Puerto Belgrano (4).

Treinta y dos años después se sabe que aquel misterioso submarino tenía nombre, el HMS *Spartan*, que se encontraba frente a la desembocadura del río Colorado, a unas 120 millas mar adentro y al norte de la posición del ARA *25 de Mayo*. Iba a interceptarlo, pero nunca lo pudo hacer, lo perdió antes.

En la otra parte del mar argentino, dentro de la zona de exclusión, a la Royal Navy las cosas no le iban mejor. En esos mismos días vivió numerosas alertas submarinas, coincidiendo con sus peores momentos, que fueron difíciles de clasificar con certeza ante las difíciles condiciones que representaba la guerra submarina en el Atlántico Sur. Con la llegada, el día 12 de mayo, de la extensión de la zona de exclusión hasta las 12 millas territoriales argentinas, estos sucesos tan intensos se desvanecieron, dándose a partir de entonces casos aislados y algunos remotos, como en el fondeadero empleado por la

(4) Por personal de la Armada, donde salieron a relucir las discrepancias con la fuerza aérea por un conflicto de competencias.

fuerza de desembarco en las Georgias o los diversos contactos que tuvo el HMS *Conqueror* entre la flota pesquera formada por embarcaciones del Pacto de Varsovia y el punto de reunión de la fuerza de desembarco, que no llegó a clasificarlos con certeza, dejando a su comandante la duda.

Los avistamientos desde el aire

Con la retirada del portaaviones a puerto, la aviación naval embarcada pasó a operar desde tierra, repartiéndose las unidades en varios puntos de la geografía argentina y perdiéndose una importante capacidad antisubmarina a favor de la exploración de superficie. Los *Tracker* pasaron a vigilar el mar argentino, apoyados por los aviones de la Fuerza Aérea en tales cometidos. Los *Sea King* fueron trasladados a Viedma para cubrir una zona al sur de la principal base aeronaval de Puerto Belgrano, realizando día y noche misiones antisubmarinas.

Al igual que ocurrió en abril, las actividades de inteligencia volvieron a estar posiblemente relacionadas con los submarinos. La flota británica desplegó sus submarinos, ubicándolos en áreas con movimiento restringido de acuerdo a las necesidades y planteamientos tácticos. A mitad de mayo se le presentó un problema que sus submarinos no pudieron resolver precisamente por esa libertad restringida de movimiento.

Desde que el HMS *Splendid* perdió el contacto con el ARA *25 de Mayo*, y tras reubicar al HMS *Spartan* para interceptarlo, sin éxito, su localización pasó a ser prioritaria y preocupante. No es hasta el 28 de mayo cuando aparece por fin en una foto de satélite en su base de Puerto Belgrano. Un día antes, un submarino, que hoy se sabe que no era británico, fue detectado por un *Sea King* dentro de esa barrera antisubmarina que había al sur de los accesos de la base, pero lo perdió tras efectuar dos caladas con éxito con el sónar. No fue el único indicio de actividad en la zona: el 11 de abril se sembraron en ella sonoboyas, orden proveniente de alguien que sospechó misteriosamente de la presencia de submarinos. Una semana antes de estos sucesos, el 21 de mayo, tuvo lugar la misión aérea más exitosa en la localización de submarinos: un vuelo de exploración y reconocimiento lejano efectuado por un *Boeing 707* de la Fuerza Aérea, que en un día cazó tres submarinos, el HMS *Onyx*, navegando en superficie en medio del Atlántico, a las 14:16 Z, en compañía de otro, que hizo inmersión ante la presencia del avión, y un tercero que sorprendió sumergiéndose a las 18:15 Z más próximo al continente y a la altura de Uruguay. Desde finales de 2012 se sabe algo más de esa posición. Estaba a 480 millas de la zona donde operaban los aviones cisterna de la RAF para reabastecer a los *Nimrod* en su reconocimiento sobre la costa argentina, bajo la atenta mirada de un misterioso buque de guerra y un solitario pesquero.

Casi un mes después del encuentro fortuito entre el HMS *Conqueror* y un C-130 de la Fuerza Aérea argentina, el 4 de junio le tocaría el turno al COAN. Durante un vuelo de exploración de uno de los aviones, un *EMBIII* de los adquiridos en Brasil se topó con los apéndices de un misterioso submarino a 50 millas de Río Gallegos; la brusca maniobra del piloto, casi rozando las olas, obligó al submarino a irse al fondo rápidamente.

¿Canadienses en Malvinas?

Durante los últimos treinta años han sido numerosos los testigos que afirmaron que en Malvinas se dejaron ver submarinos, ya fuera por tropas en tierra o por experimentados pilotos del Ejército y de la Fuerza Aérea. Hoy los documentos desclasificados por parte británica nos dicen que en las fechas de esos avistamientos no había ninguno de ellos en las inmediaciones de las islas.

Para entender la pregunta y ubicarla en el contexto hay que buscar respuestas a otras preguntas. Durante el inicio de la contienda, y en momentos previos a ella, los Estados miembros de la Commonwealth aportaron su grano de arena a la causa a favor del Reino Unido. Países como Nueva Zelanda, además de poner a disposición sus instalaciones de escucha y comunicaciones, hicieron lo propio con su Armada, ofreciendo sus buques para cubrir los huecos dejados en el Índico por los británicos en la Patrulla Armilla. Luego no es descabellado pensar que algún otro Estado ofreciese, o pudiese ofrecer, un submarino.

En el lado opuesto a esos testigos, recientemente ha salido publicado un libro, *Submariner Tales*, de Dean S. Lewis, que si bien no es una versión oficial, no deja de ser curioso en su contenido. Treinta y dos años después, este exsubmarinista canadiense nos cuenta historias del Arma Submarina de su país, transmitidas oralmente, y dedica un capítulo a las operaciones en Malvinas. Sus historias y las de los testigos no coinciden al cien por cien, pero guardan muchas coincidencias. El autor afirma que el Maritime Command (canadiense) aprobó que un submarino aproase hacia el Atlántico Sur el 5 de abril como apoyo a la flota submarina británica en previsión de cualquier problema, un submarino que se supone se encontraba ya en la mar y a poco más de medio camino.

De la flota canadiense, en servicio entonces con tres submarinos clase *Oberon*, a través de una rápida búsqueda por Internet, sabemos que uno de ellos se encontraba fuera de servicio por obras, otro se le supone en puerto y el tercero, el NCSM *Okanagan*, navegando en el desarrollo de las maniobras de la OTAN SAFE PASS-82, en el periodo del 8 al 19 de marzo, maniobras que se ejecutaron en esas fechas en el golfo de México y estrecho de Florida.

Según nos cuenta el autor en su libro, el submarino operó en Malvinas hasta el 4 de mayo, en que recibió orden de dirigirse a Ascensión para repos-

tar, y de donde partiría el 22 de mayo hacia el Sur para aparecer el 27 del mismo mes en las Georgias (5).

Para entonces, a finales del mes de abril, pilotos de la Fuerza Aérea habían dado la alarma de ecos radar y luces en el mar, situados al norte de Puerto Argentino, que desaparecían cuando se investigaban. Testigos en tierra, situados en las proximidades de Puerto Argentino, afirmaban haber visto un submarino el día 1 de mayo. El día 5, durante un vuelo de exploración y reconocimiento lejano efectuado por un *Boeing 707* en una zona próxima o dentro de la RED CROSS BOX (6), avistó un submarino junto a un barco de color blanco. Suceso dudoso debido a la calificación del observador. Días después la tripulación de un helicóptero fue testigo, al norte de Puerto Argentino, de cómo se sumergía un submarino delante de ellos.

Como vemos entre el 5 de abril y el 4 de mayo, y por lo menos hasta el 10 de dicho mes, hubo actividad en inmersión en lugares en los que sabemos que no había submarinos británicos. Con respecto al tránsito a Ascensión y vuelta al Sur para el 22 de mayo, encontramos lo siguiente en aquel escenario que sí podría ajustarse a la relación distancias/días, aunque los argumentos no coinciden: el día 21 de mayo la tripulación del *Boeing 707*, que avistó a la altura del paralelo de Uruguay al HMS *Onyx* en superficie, dio parte de haber reconocido junto a este submarino a otro más, que desapareció al poco de llegar a la vertical. Aunque por la descripción vaga que hicieron podía tratarse de un nuclear, no lo llegaron a ver, sino que lo intuyeron por el tamaño del remolino que dejó al sumergirse.

La versión que da el exsubmarinista en el libro citado es que el sumergible canadiense se dirigió el 22 de mayo hacia el Sur debido a los problemas que tenía el HMS *Onyx* en su sónar al haber impactado con algo. Sabemos hoy que colisionó en el fondo a principios de junio, pero no en la fecha que se menciona.

Un segundo punto de la historia que no concuerda es la presencia del submarino en las Georgias, donde dice que estuvo para apoyar a un equipo de operaciones especiales, el cual perdió dos hombres. Los sucesos no concuerdan con operaciones conocidas en esas fechas en las islas, a no ser que esto ocurriese en otro lugar previamente y como parte de la Operación KEYHOLE (7).

(5) Lógicamente es imposible para un submarino convencional ubicarse en esos lugares en esas fechas.

(6) Zona reconocida por Reino Unido y Argentina para ubicar los barcos hospital.

(7) Esta operación tuvo como finalidad expulsar a la última guarnición militar argentina en las islas Sandwich del Sur, en la base científico-militar Corbeta Uruguay, ubicada en la isla Morrell. Finalizó el día 20 de junio, tomando parte la compañía M del 42 Comando que embarcó en el HMS *Endurance*, que fue acompañado por los HMS *Yarmouth*, RFA *Olmeda* y el remolcador *Salvagement*.

Para finalizar, menciona que el citado submarino puso proa a Halifax el 28 de junio, sin dejar constancia de dónde estuvo. Buceando en la Red, encontramos que el NCSM *Okanagan* aparece de nuevo en escena coincidiendo su despliegue casi con el que regreso de Malvinas. Este tomó parte en la Operación COCKFIGHT entre el 17 de mayo al 10 de agosto, operación que solo aparece para este sumergible, y en toda la historia de la Armada canadiense como parte de la fuerzas unificadas hasta el año 2000.

Finalización

Ha pasado mucho tiempo desde 1982, en que conocimos la guerra submarina de una manera muy distinta. Hoy sabemos que fue muy intensa, por lo que tal vez nunca lleguemos a saber quiénes estaban allí, aunque podemos imaginarlo. Las actividades clandestinas y la negativa a reconocer muchos de los ataques que sufrieron e infligieron son la causa de que no sepamos más sobre el papel de los submarinos en esta contienda.

Como toda operación que se precie con submarinos, en el artículo he omitido la parte más secreta de todas, la de la inteligencia en todas sus variantes. Si bien no hay mucho desclasificado, hay curiosidades que despiertan aún más el interés. Sucesos, por ejemplo, que relacionan a uno de estos submarinos con la población de Natal (Brasil). Pero esto será otra historia.



BIBLIOGRAFÍA

- FREEDMAN, Lawrence: *The official history of the Falklands campaign*. Tomos I y II.
- SCIARONI, Mariano: *Tras los submarinos ingleses*.
- MAYORGA, Ignacio: *No vencidos*.
- MANFREDI, Alberto N.: *Malvinas. Guerra en el Atlántico Sur*.
- LEWIS, Dean S.: *Submariner Tales*.
- HMS *Conqueror*. *Report of Proceedings*.
- HMS *Spartan*. *Report of Proceedings*.
- HMS *Onyx*. Log mes mayo y junio.
- HMS *Splendid*. *Report of Proceedings*.
- HMS *Valiant*. *Report of Proceedings*.
- DEFE 58/263. Vuelo de largo reconocimiento efectuado el 15 mayo por el *Nimrod XV232*.
- FCO 7/4507. Pesqueros y presencia soviética en Malvinas.
- BÓVEDA, Jorge R.: *Uno contra todos. La historia secreta del ARA San Luis durante la guerra del Atlántico Sur*.
- *El Secreto del ARA Salta*. *Snorkel.com*.
- COLI, Carlos A.: *La flota de mar en la guerra del Atlántico Sur. Su actuación posterior al 2 de abril*.
- AMENDOLARA, Alejandro J.: *Hundan al portaaviones. Historia de la Aviación Naval Argentina*. Tomo III. «Malvinas».
- Historia de la Fuerza Aérea Argentina*. Tomo VI. Volumen I y II. «El Accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas».
- New York Times*. 14 de abril de 1982.
- National Photographic Interpretation Center (CIA/USA). *Argentine Naval Combatants*, 28 de mayo de 1982.
- Diversas fuentes de Internet y foros con participación de veteranos de guerra, argentinos y británicos.