

LA GUERRA NAVAL DE LAS MALVINAS TREINTA AÑOS DESPUÉS

Fernando DEL POZO BERENGUER



Quien no se arriesga, no pasa la mar.

Introducción



ACE treinta años, dos naciones se enzarzaron en una guerra local no declarada por el control de unas agrestes islas de áspero clima en el Atlántico Sur. Algunos han argumentado, no obstante, que el motivo no fue el control del archipiélago, sino incrementar la popularidad del gobierno, en el caso argentino, y una cuestión de honor, en el británico.

La guerra en el ámbito marítimo fue de gran interés porque se enfrentaron dos fuerzas, una naval y otra aérea (que incluía aviones navales, pero era una fuerza aérea en definitiva), lejos de sus bases, con las limitaciones logísticas que ello suponía. Merece la pena citar al contralmirante Abhau, USN, que escribió:

«Cuando Dios ubicó a las Malvinas a 380 millas de la costa argentina, debió de pretender que el conflicto del Atlántico Sur fuese lo más interesante posible. De haberlas colocado 100 millas más afuera, la Fuerza Aérea argentina no habría desafiado a la Task Force británica. A 100 millas menos, los británicos habrían tenido que tomar las bases aéreas en Argentina.» (1).

(1) *When God placed the Falklands 380NM off the Argentinean coast, He must have wanted to make the South Atlantic conflict as interesting as possible. Given another hundred miles, the Argentine Air Force could not have challenged the British Task Force. Given a hundred*



HMS *Invincible*. (Foto: wikipedia.org).

No pretendo analizar si un suceso semejante es repetible, sino qué enseñanzas nos brinda el estudio de esta guerra, con independencia de lo factible que resulte el escenario en el futuro.

La Marina necesaria para el país

Conviene recordar que la guerra de las Malvinas fue algo que, a pesar de los indicios, nadie hubiera predicho tan solo unos años, por no decir semanas, antes. El escenario probable era el de la guerra contra el bloque soviético. La Marina británica, y su adiestramiento en aquella época, estaba diseñada a la medida de una guerra hipotética contra el Pacto de Varsovia. El escenario geopolítico, unido a las severas restricciones presupuestarias, indujo a las autoridades políticas a adoptar algunas medidas que, de no haber sido burla-

miles less, the British would have had to take out the air bases on the Argentinean mainland. (Contralmirante W. C. Abhau, USN, in a memorandum for Lt. Gen Shutler, January 14, 1983).

das o de haberse ejecutado unos meses antes, habrían tenido nefastas consecuencias para el Reino Unido en la guerra. Pongo tres ejemplos:

- El abandono de los portaaviones. Ya en 1966, el secretario de Defensa británico había abogado por su desaparición, aduciendo que ya no serían necesarios nunca, salvo para el «desembarco o retirada de tropas contra una oposición organizada, por fuera del alcance de la aviación basada en tierra» (una buena descripción escueta de lo que luego fue la guerra de las Malvinas). Añadió que no podía vislumbrar una operación como esa, en la cual el Reino Unido no fuese acompañado de sus aliados. La Marina, no obstante, no se arredró y siguió pujando por el mantenimiento de los portaaviones. Se empleó el argumento de que los pequeños portaaviones, capaces solo de llevar helicópteros y *Harrier*, eran necesarios para proporcionar defensa anti-submarina (ASW) a la OTAN. El empleo de expresiones eufemísticas a lo largo de los años subsiguientes (*Harrier carriers*; cruceros de cubierta corrida; *LPH* —*landing platform helicopter*—) y la tenacidad de las autoridades navales tuvieron suficiente éxito como para que en 1982 el Reino Unido tuviese la fuerza aeronaval necesaria (pero nada sobrada) para afrontar la guerra... por poco. El HMS *Hermes* ya tenía los días contados para ir al desguace, y el HMS *Invincible* ya había sido vendido a Australia. El HMS *Illustrious* todavía estaba en la grada. La ofensiva de los políticos ávidos en reducir gastos se basaba en que sus cometidos de apoyo a la ASW estaban mejor cubiertos por fragatas (2).

La primera enseñanza, a mi juicio, que debe extraerse es la de no confiar en exceso en cuál es el escenario más plausible de un conflicto en el que podamos vernos envueltos. El más inspirado y certero de los analistas geopolíticos no puede afirmar que sabe con qué clase de conflicto nos vamos a enfrentar de aquí a 25 años. El problema de eliminar capacidades es que una vez que uno se ha deshecho de ellas recuperarlas es una tarea ingente y, para cuando sea evidente que aquella decisión fue un error, es demasiado tarde. La mencionada eliminación de los portaaviones, por ejemplo, no supone la mera

(2) El empleo de eufemismos en la designación de buques fue la artimaña ya empleada por el primer lord del mar en los años inmediatamente anteriores a la Primera Guerra Mundial, almirante Fisher, cuando en cierta ocasión en que le pusieron impedimentos para la construcción de ciertos *dreadnought*, les cambió la designación oficial a «cruceros ligeros grandes». Hoy, en España, llamamos fragatas a unos barcos de 6000 t, la clase *Álvaro de Bazán*, excelentemente dotados para defensa aérea, que en cualquier sitio se llamarían destructores, por el mismo prurito de desvirtuar el impacto políticamente negativo de un nombre de clase que aparece como ambicioso.

- pérdida de un cierto tipo de buque, sino el saber cómo operar con ellos e ir acumulando experiencia en su uso. En una palabra, el adiestramiento. Ello nos lleva a otra capacidad, que estaba en peligro de extinción, y que por fortuna para los británicos todavía existía cuando estalló la guerra.
- La Batería 148, Regimiento 29 Commando, de observadores de fuego naval de apoyo tenía fecha de caducidad. El fuego naval de apoyo parecía, desde hacía unos años, una capacidad redundante. En consecuencia, un decreto del Ministerio de Defensa estipuló que para el verano de 1982 la Batería 148 quedaría disuelta. Paradójicamente, durante la guerra el tiro naval contra costa fue efectuado sistemáticamente antes, durante y después de los desembarcos.
 - La propia Infantería de Marina, según se rumoreó, llegó a estar en peligro de ser disuelta o absorbida por el Ejército. El año anterior, el propio secretario de Estado acongojó a los infantes de Marina cuando dijo públicamente que si su cuerpo era disuelto sería por la incapacidad del Almirantazgo de hacer un alegato de peso en su favor. Cuando llegó la crisis con la invasión argentina, la Infantería de Marina tuvo una oportunidad de oro para probar su valía.

El almirante Lewin (Jefe de Estado Mayor de la Defensa, o CHOD, por sus siglas en inglés) hizo una síntesis de estas situaciones tras la contienda cuando escribió que la guerra de las Malvinas fue el tipo de guerra que los políticos habían estado diciendo durante 15 años que no tendrían que luchar.

Con estos ejemplos no pretendo disputar la máxima de que a menudo las fuerzas se preparan para la última guerra. Pero sí quiero ilustrar que hay que ser cuidadoso antes de descartar capacidades existentes, y por supuesto, estar en la vanguardia de las nuevas. Pero mantener (y adquirir) capacidades navales *por si* surge la ocasión de usarlas (¿no es para eso para lo que sirven, en definitiva, las fuerzas armadas?) dista de ser suficiente. Hace falta algo más.

Sobre la adecuada disposición del ánimo

La tenencia de una Marina adecuada no es demasiado útil si no se tiene la intención de usarla llegado el caso. Servirá para enseñar la bandera, y puede que incluso para el ejercicio de la diplomacia de las cañoneras, pero esos son cometidos accesorios para una Marina. Si la posesión de un portaaviones implica unas capacidades, hay que emplearlas cuando sea preciso. En la guerra de Kosovo (1999), el que escribe fue testigo a bordo de una fragata española, integrada en la STANAVFORMED, de cómo el Adriático se llenó de portaaviones de todos los países de la OTAN con capacidad aeronaval: estaban el ITS *Garibaldi*, el HMS *Invincible*, el FS *Foch* y algún portaaviones

de Estados Unidos. Hubo un solo país europeo con portaaviones que no los aportó a la guerra (aunque hubo *F-18* que bombardearon blancos serbios desde Italia). Para usar los medios hace falta determinación.

La determinación con la que se afrontó la guerra en el Reino Unido no es un tópico; el espíritu combativo se materializó en muchas instancias. La primera fue la orden de enviar la flota el mismo día de la invasión argentina. El grupo aeronaval salió el 5 de abril, tan solo ¡tres días! después de la invasión argentina, probablemente sin que hubiese planes de contingencia al efecto (por raro que parezca, y a pesar de los indicios, la invasión fue una sorpresa hasta la víspera).

Esa animosidad la tenía también el pueblo británico, que estaba ávido de acción, como atestiguan las hemerotecas. Ese ardor de la opinión pública fue un factor de alguna importancia. De ello dan testimonio Hastings y Jenkins en su magnífico libro *The Battle for the Falklands*, que dicen que eso fue lo que motivó la decisión, eminentemente política, de retomar Georgia del Sur antes de centrarse en las Malvinas (3).

Los políticos, tras las primeras dudas antes de que comenzasen los disparos, fueron permisivos en la autorización de las reglas de enfrentamiento (ROE, por sus siglas en inglés). La robustez de las ROE quedó de manifiesto en la autorización para derribar los *Boeing-707* que mantenían seguimiento de la fuerza británica en su tránsito a las Malvinas antes de entrar en la MEZ (zona de exclusión marítima). También fuera de la zona de exclusión se autorizó el hundimiento del crucero ARA *General Belgrano*. Esta permisividad fue posible porque el poder político se dejó asesorar por el almirante Lewin (el ya mencionado jefe de la Defensa), verdadero impulsor de las ROE (4). En general, las ROE fueron delegadas a muy bajo nivel, sin incurrir en la molesta (y engorrosa) práctica de consultas caso a caso, con excepciones puntuales como la ya mencionada del hundimiento del *Belgrano*.

Creo que la idea subyacente es que si se va a la guerra es para ganarla, y el ser excesivamente puntilloso con legalismos para no pillarse los dedos es perjudicial. Cuando se le pide a alguien que arriesgue su vida en una operación militar, creo que una lealtad recíproca exige que el que eso pide (la autoridad política) también asuma riesgos, si bien de otra índole: riesgos legales. Todo ello con respeto a las leyes de la guerra, por supuesto.

Ya en un plano más operativo, el ardor también fue nota característica de los británicos. Pongamos un ejemplo de esta bizarría. Cuando la guerra apenas había comenzado, en mayo, transcurridos los primeros días se les hizo demasiado evidente a los británicos que la deseada superioridad aérea no iba a alcanzarse en poco tiempo. O bien libraban una guerra de desgaste, lo cual no

(3) HASTINGS Y JENKINS: *The Battle for the Falklands*, pp. 126-127.

(4) *Ibidem*, p. 125.

era deseable porque el tiempo corría en contra de la diplomacia británica, además de por evidentes razones logísticas y climáticas, o bien se asumía el riesgo medido de desembarcar sin el dominio aéreo. Ocurrió esto último, como sabemos. Fue una decisión arriesgada pero no temeraria ¿Seríamos nosotros capaces de asumir una operación semejante en ausencia del dominio aéreo? Cada lector tendrá su respuesta. Lo que sí diré es que esa respuesta, llegado el caso, no se puede dar *a priori* de manera taxativa, por lo que los marinos, militares y aviadores tienen que pensar que esta podrá, acaso, ser afirmativa, llegado el momento, por razones de orden político.

En cuanto al arrojado demostrado al acometer la operación anfibia sin la superioridad aérea, bien es verdad que los desembarcos se hicieron en una zona —concretamente en tres playas dentro de una bahía— en la que se sabía que no había oposición terrestre inmediata. Hacer una operación anfibia sin el dominio del aire y con oposición militar terrestre ya sí que no es viable (al menos con perspectivas de éxito). Y por supuesto, el control del mar era británico completamente.

El hecho de haber llevado a cabo los desembarcos en estas condiciones demuestra no solo cuán resueltos estaban de ir adelante (de *élan*, que dirían los franceses), sino también su flexibilidad, dado que, como había aventurado el general de brigada Thompson (el infante de Marina, comandante de la Fuerza de Desembarco) antes de la salida de Gran Bretaña, pretendía desembarcar una vez se hubiera conseguido esa superioridad del aire.

Quisiera resaltar algunos aspectos que considero especialmente relevantes de la guerra naval, y a ello dedicaré los siguientes párrafos.

AAW

Los medios

El hecho de que Argentina tuviese en su haber apenas cinco misiles Exocet aire-superficie fue una suerte para el Reino Unido, ya que demostró ser un misil efectivo y letal. Uno hundió al HMS *Sheffield* y otro al MV *Atlantic Conveyor*. Hubo uno que impactó (si bien no hundió) en el HMS *Glamorgan*, pero ese fue un misil Exocet superficie-superficie, chapucera pero eficazmente adaptado para lanzamiento desde tierra.

¿Cuál habría sido el resultado de haber contado con un copioso arsenal? Probablemente la victoria británica habría sido mucho más cara, pero hay que precisar que una vez que hubieran llegado los transportes y anfibios al AOA (Área de Objetivo Anfibia) y los escoltas al estrecho de San Carlos, los Exocet, por muchos que hubiesen sido, poco podrían haber hecho contra ellos. En cuanto a la vulnerabilidad del grupo aeronaval, es cierto que habría sido mucho mayor. No obstante, su principal defensa residió en el hecho de encon-



Super-Étendard de la Armada argentina. (Foto: wikipedia.org).

trarse durante gran parte de la campaña a no menos de 460 NM (5) de las bases argentinas, lo cual hubiera obligado a los argentinos (caso de tener más misiles) a hacer misiones de ataque que hubiesen requerido de una exploración previa en el ancho mar. Para ello habrían necesitado aviones de patrulla marítima, ya que los radares de los *Super-Etendard*, o de un caza cualquiera, no son verdaderos radares de exploración de superficie.

El único tipo de avión de patrulla marítima con el que contaba Argentina, el *P2 Neptune*, no volvió a usarse con posterioridad al ataque sobre el *Sheffield* por problemas logísticos. Pero, ¿es necesario un MPA para asistir a los cazas en sus ataques a una fuerza naval? En las Malvinas, una vez hubieron comenzado los desembarcos, la fuerza anfibia ya estuvo localizada, pero el grupo aeronaval no (6). Un MPA con un buen radar habría contribuido a cambiar esto. No es de recibo que una fuerza aérea moderna que pretenda

(5) Por fuera del radio de acción de los *Super-Etendard*. A pesar de ello, tenían capacidad de repostar en vuelo, lo cual permitió el fallido ataque del 30 de mayo en el que creyeron haber tocado al *Invincible*.

(6) Es verdad que el 25 y el 30 de mayo realizaron sendas misiones en las que detectaron al grupo aeronaval y lanzaron tres Exocet, pero en el primer caso esta fuerza se encontraba relativamente cerca de las islas, a unas 70 NM, lo cual facilitó el problema de la exploración. Después de aquello, los portaaviones fueron alejados. En el segundo caso, solo detectaron (y atacaron) a los *pickets* del grupo aeronaval.

tener la capacidad de ataque contra buques carezca de aviones de patrulla marítima o del adiestramiento necesario para hacer un ataque colaborativo entre un TRU (*target reporting unit*) y los cazas.

Por parte británica, la carencia de aeronaves de AEW hizo que los *pickets* (buques que sirven como exploradores avanzados) fuesen la primera línea de detección de los aviones argentinos. Una tarea muy peligrosa, desde luego. En este cometido se encontraba el *Sheffield* cuando le impactó el Exocet. Posteriormente se colocaron submarinos por fuera (?) de aguas territoriales argentinas para dar aviso de las salidas de los aviones. Esto no suplió del todo la carencia de AEW, pero al menos les sirvió como alerta previa y para hacer una cuenta atrás que les permitía incrementar consecuentemente el grado de alistamiento.

Con seguridad, la ausencia de AEW fue una de las causas de que a menudo no hubiese tiempo para hacer la interceptación en el tramo de ida de los aviones argentinos. Los buques controladores de la CAP habitualmente eran la pareja que se encontraba en la boca norte del estrecho, y las detecciones eran muy tardías. De hecho, una buena parte de los 31 derribos que hicieron los *Harrier* fueron efectuados en el tramo de regreso.

Desde el punto de vista argentino, el hecho de que el teatro de guerra estuviese a unas 300 NM de sus bases más próximas era consecuencia de lo que posiblemente fue uno de los errores más garrafales de la guerra: no haber acondicionado alguna de las pistas aéreas del archipiélago para poder ser usada por sus cazas antes de la llegada de la fuerza naval británica. Sin esta elemental medida de precaución el aeródromo de Port Stanley y la pista de Goose Green quedaron disponibles solamente para aviones de transporte, *Aeromacchi* y *Pucaras* (si bien hubo algún ataque puntual de estos aviones contra buques, fueron inefectivos). El desarrollo de la guerra habría sido muy diferente si esta medida se hubiese dispuesto. Posteriormente, fuentes argentinas afirmaron que solo 81 de los 223 aviones de combate tenían la autonomía y la capacidad de aprovisionamiento en vuelo necesarias para llegar a San Carlos desde el continente (7). Creo que esto da la medida del craso error de no acondicionar alguna pista en las islas.

Este fallo hizo que los *Harrier* saliesen airosos de la totalidad de las batallas aéreas durante la guerra, a pesar de enfrentarse a aviones *Mirage-III*, que hubiesen sido unos temibles oponentes de haber tenido mayor autonomía en zona. La única victoria argentina en combate aéreo fue el derribo de un helicóptero británico.

(7) HASTINGS Y JENKINS: *op. cit.*, p. 219.

El entorno. Cuestiones sobre las aguas costeras muy cercanas a tierra

Aunque la mayor parte de las acciones antiaéreas tuvieron lugar en aguas litorales, quiero hacer un comentario de las que sucedieron en aguas abiertas. Hubo tres misiones de lanzamiento de misiles antibuque por parte de los *Super-Etendard* argentinos. De resultas de ellas, dos buques resultaron hundidos, el *Sheffield* y el transporte *Atlantic Conveyor*, ya mencionados. Fueron demasiado pocas acciones como para sacar conclusiones y sería aventurado afirmar que «los lanzamientos de misiles Exocet en las Malvinas demostraron que los escoltas de entonces tenían pocas perspectivas de defenderse eficazmente contra esa amenaza».

Más se prestan a análisis las acciones cerca de tierra, que fueron numerosas. El bautismo de fuego para la fuerza anfibia fue el mismo 21 de mayo (día de los desembarcos), estando ya en la bahía de San Carlos. Los ataques aéreos argentinos se sucedieron a lo largo de seis horas, y sucedió que las armas antiaéreas más eficaces dentro de la angosta bahía fueron armas manuales (ya fuesen misiles de hombro —*manpads*—, ya ametralladoras).

Para los aviones, el tiempo necesario para hacer la aproximación a su blanco, apuntar y lanzar era de segundos, al estar la bahía rodeada de tierras altas. Las armas empleadas por los buques incluían armas ligeras a mansalva, que dieron cuenta de algún avión y que hicieron a más de un piloto romper la pasada de ataque ante tamaño rastro de trazadora. Y aquí entraban todas: cañones Bofors de la LPD HMS *Fearless*, ametralladoras de propósito general, ametralladores Bren, fusiles e incluso cohetes anticarro.

No se deben, por tanto, desdeñar las armas de apuntamiento manual. Con blancos que aparecen en el radar segundos antes del lanzamiento de la bomba, el control de fuego guiado por este, paradójicamente, puede quedarse corto. Esto es así porque la parte humana del proceso del enfrentamiento (*ver* el blanco en el radar y hacer la designación) puede no dar tiempo a que se haga; salvo quizá en el caso de que se disponga de un «radar de adquisición» automático y *fiabile*, y preferiblemente asociado a un módulo automático de enfrentamiento (esto último podría ser algo similar al TEWA de las fragatas de la clase *Santa María* o al sistema de las de la clase *Álvaro de Bazán*).

¿Y qué hay de los misiles antiaéreos, podrá preguntarse el lector? Veamos. A lo largo de la semana que siguió al 21 de mayo, gran parte de las acciones transcurrieron apartadas de la bahía de San Carlos, en el propio estrecho de San Carlos, Falkland Sound en inglés (no confundir con la bahía del mismo nombre) o en su entrada al norte, felizmente para la fuerza anfibia y para la de desembarco, que solo esporádicamente vislumbraron algún *Harrier* persiguiendo a *Skyhawks* o *Mirages*. A lo largo de estos días, por tanto, fueron los escoltas los que se llevaron el castigo, permitiendo con ello que la fuerza anfibia y la de desembarco saliesen prácticamente indemnes. El estrecho, a pesar de ser mucho menos angosto que la pequeña bahía de San Carlos, era un



HMS *Coventry* (D-118). (Foto: wikipedia.org).

entorno que impuso fuertes restricciones a los sistemas de misiles antiaéreos, por la incapacidad de los radares de vigilancia de detectar blancos aéreos muy bajos en presencia de *clutter* (blancos radar de retorno de mar y de tierra), y los aviones argentinos supieron enmascararse en la isla occidental antes de las pasadas de ataque. No obstante, en esta zona sí que hubo lanzamientos eficaces de misiles antiaéreos.

Debemos concluir por tanto:

- Que el lugar de los desembarcos, una bahía protegida y rodeada de alturas, fue idóneo. Por una parte, tanto la bahía como el estrecho de San Carlos eran lugares vetados al uso de misiles AM-39 Exocet. Además, la bahía estaba muy bien protegida de la acción de los cazabombarderos enemigos. Por último, se sabía que en esa zona no había posiciones enemigas en tierra.
- Que los escoltas que se situaron en el estrecho de San Carlos y al norte de la entrada de este fueron eficaces en la protección de los buques anfibios y de transporte, dentro del fondeadero. Lo fueron a costa de tres escoltas hundidos (los HMS *Ardent*, *Antelope* y *Coventry*) y varios más seriamente dañados por las bombas, pero el objetivo argentino estaba (o debía estar) en el fondeadero y en tierra.

Los procedimientos de coordinación aérea

La guerra antiaérea estuvo marcada por unas alturas de aproximación muy bajas, como se ha dicho, salvo en ocasiones puntuales, como la de una misión de bombarderos *Canberra*, no aptos para atacar buques con capacidad antiaérea. Ello redundaba en detecciones muy tardías. Una consecuencia de esto fue que no había un proceso de identificación formal. Un contacto bajo en aproximación era susceptible de ser enfrentado, no había tiempo para evaluar. Era la única solución posible si se quería enfrentar a los aviones atacantes. El factor que permitió que se pudiese actuar así sin que sucediesen apenas fratricidios fue la buena gestión del espacio aéreo. La CAP tenía unos puestos geográficos conocidos (en la entrada meridional del estrecho, al norte de las islas y sobre la isla occidental) y no era concebible que se dirigiesen hacia los buques, dentro del estrecho y de la bahía, a los que pretendían defender.

Una identificación *por procedimientos* (basada en el conocimiento de en qué zonas supuestamente pueden operar las aeronaves amigas y en cuáles no), es factible; a veces, incluso necesario, pero requiere disciplina. El apartarse de los procedimientos conduce a fratricidios, como el que se produjo cuando un helicóptero *Gazelle* del Ejército fue derribado, según parece, por el HMS *Cardiff*. El error en este incidente fue doble: por una parte se trataba de un helicóptero que estaba violando los citados procedimientos (8). Por otra, no figuraba en la lista de salidas previstas (hoy lo llamaríamos el ATO, *Air Tasking Order*) por descuido del ejército. No obstante, fue el único caso de fratricidio entre fuerzas navales y del Ejército, lo que demuestra que el sistema funcionó bastante bien.

La gestión de los aviones

La fuerza británica comenzó la guerra con 20 *Harrier* (12 a bordo del HMS *Hermes*, que en un principio, antes de los desembarcos, se dedicaron a misiones de ataque a suelo, y ocho a bordo del HMS *Invincible*, para la defensa aérea de la fuerza). Posteriormente se recibieron refuerzos. Hubo 12 que llegaron a bordo del infortunado *Atlantic Conveyor* y otros que volaron desde la metrópoli. En total participaron 28 *Sea Harrier* y 10 *GR3* (según otras fuentes ocho) (9) de la Real Fuerza Aérea, pero estos últimos hicieron ataque a suelo. En total dispusieron de un limitadísimo número de aviones para organi-

(8) De manera resumida, la regla consistía en que había un volumen del espacio aéreo, que incluía parte del estrecho de San Carlos y la zona de los desembarcos, en el cual no podían entrar los aviones y tampoco podían salir los helicópteros propios.

(9) K. MASON, Francis: *Harrier*, 1983. Naval Institute Press, p. 139.

zar la defensa aérea (téngase en cuenta que los 28 *Sea Harrier* nunca estuvieron todos operativos simultáneamente debido a las bajas producidas antes de la llegada de refuerzos en el *Atlantic Conveyor*).

A partir del comienzo de los desembarcos, el 21 de mayo, los *Harrier* de la CAP se sometieron a un ritmo de vuelos frenético. Debido a la prudente distancia de las islas a la que se mantuvieron los portaaviones a partir del 25 de mayo (fecha en la que el grupo aeronaval, entonces a unas 70 NM de las islas, sufrió un ataque con Exocet que motivó que los portaaviones fuesen alejados hasta no menos de 100 NM), los tiempos de permanencia en sus puestos eran de unos 20 minutos. El ritmo de salidas supuso una prueba intensa para los pilotos y para el personal de mantenimiento. Hubo casos de cuatro salidas por piloto y día, necesarios para hacer relevos cada 20 minutos. Parece que la normativa relativa al descanso de los pilotos no fue, como cabe esperar de la guerra, escrupulosamente respetada.

La práctica de situaciones de amenaza aérea sostenida durante muchas horas, o mejor, días, debe practicarse, respetando los periodos de descanso que están regulados por las normas de seguridad, y por tanto deben primar en tiempo de paz. No debemos contentarnos con programar ADEX (*Air Defence Exercise*) en los que la franja del horario de la amenaza está tan acotada que se sabe casi el minuto de llegada, lo cual permite lanzar convenientemente a los aviones de la CAP con antelación, para ser recuperados sin necesidad de relevos al final del ejercicio.

Proyección sobre tierra

Operación anfibia

El movimiento de la fuerza anfibia hacia el Área de Objetivo Anfibia (AOA), el 20 de mayo, fue un riesgo considerable. Compuesta por 12 buques anfibios y de transporte de tropas y siete escoltas, hizo un tránsito hasta la bahía de San Carlos en un día brumoso (tal y como habían predicho los meteorólogos británicos), sin que los aviones argentinos hiciesen acto de presencia. Si lo hubiesen hecho un día más tarde (en el que los aviones argentinos hicieron estragos entre los escoltas británicos), tal vez la historia hubiese sido distinta. Pero ya se sabe que la victoria es atrevida. Como escribió un autor sobre esta guerra refiriéndose a ese tránsito hacia el AOA, «los británicos cosecharon los frutos de su atrevimiento». Con el beneficio de la retrospectiva, y sabiendo cuál era la previsión meteorológica (atrevido no significa insensato), podemos decir que fue una decisión acertada, con unos riesgos asumidos.

En el AOA debe destacarse la eficacia de los escoltas (fragatas y destructores) y *Sea Harrier* en la defensa aérea de esta, sin la cual la operación anfibia podría haber sido un debacle. A pesar de los buques hundidos e inutilizados

en esta tarea, el cometido, que era la defensa aérea de los anfibios, transportes y de la fuerza de desembarco, fue logrado rotundamente. Los cazabombarderos argentinos (principalmente *A-4* y *Mirage*) sufrieron unas pérdidas que resultaron ser inaceptables, sin causar más daños, casi, que los infligidos a los escoltas (10). Esto fue un éxito británico. Wayne P. Hughes lo resume diciendo que si se puede sacar una lección, esta es que los cazabombarderos solos no pueden competir con barcos armados con misiles antiaéreos (11).

Para el transporte de tropas se echó mano de un sistema llamado por los británicos STUFT (*ship taken up from trade*, o mercantes decomisados). Con los anfibios (inicialmente una LPD, seis LSL más un buque de aprovisionamiento) no había suficiente transporte para una brigada de Infantería de Marina (3 Commando) reforzada por un batallón paracaidista.

Quizá lo más llamativo fue el uso del *Canberra*, un barco muy conspicuo por su tamaño y casco blanco, pero el comandante de la Fuerza de Desembarco, antes de salir hacia el Atlántico Sur dijo que no se desembarcaría hasta haber logrado la superioridad aérea.

Sabido es que en una operación anfibia la fuerza naval pierde su capacidad de maniobra, al quedarse protegiendo la cabeza de playa, y el enemigo no tiene que emplear recursos en la fase de exploración. A pesar de ello, una serie de ingredientes puede convertir esa situación, que en principio resulta comprometida, en una victoria del bando que hace el desembarco:

- La fuerza no es atacada desde tierra (ni los buques ni la fuerza de desembarco) (12).
- La fuerza está en aguas resguardadas a prueba de lanzamiento de misiles antibuque.
- La fuerza de superficie enemiga no presenta batalla.

Tiro de costa

Al principio de la campaña, cuando aún faltaban días para la operación anfibia, los británicos hicieron tiro de costa durante las horas diurnas sobre las posiciones terrestres argentinas alrededor de Port Stanley. La respuesta argen-

(10) Las fuerzas terrestres y los buques anfibios y de transporte apenas sufrieron ataques de la aviación argentina. Hubo dos LSL bombardeadas en la bahía, sin mayores consecuencias. Caso aparte fue la tragedia de Bluff Cove, que ocurrió muy lejos del AOA.

(11) HUGHES, Wayne P.: *Fleet tactics. Theory and practice*, p. 7.

(12) El *Glamorgan* recibió el impacto de un misil Exocet lanzado desde tierra, pero eso fue una acción desvinculada de la operación anfibia; lejos de la zona de esta, fue un caso puntual, y además ocurrió en los últimos días de la guerra, cuando las fuerzas terrestres ya estaban avanzando hacia Stanley.



HMS Cardiff. (Foto: wikipedia.org).

tina, en forma de un ataque por parte de cuatro *Mirage III*, hizo que los británicos no volviesen a bombardear durante el día. Naturalmente sí que bombardearon blancos argentinos (principalmente la pista de Goose Green) desde el estrecho de San Carlos una vez se hubieron producido los desembarcos a partir del 21 de mayo. Para el tiro de costa se valieron en ocasiones de observadores aeroembarcados y en otras de observadores en tierra, como en el caso del bombardeo nocturno de las fuerzas argentinas en la isla Pebble, a partir de las peticiones de fuego del grupo del SAS (*Special Air Service*) infiltrado.

Durante la operación anfibia y días subsiguientes se llevaron a cabo fuegos sobre costa como medida engañosa durante el desembarco (en la bahía de la Anunciación, o Berkeley Sound) o para hostigar a las fuerzas argentinas posteriormente. En uno de los bombardeos de la pista de Goose Green, la fragata HMS *Ardent* destruyó, en un golpe de fortuna, un *Pucara* que estaba en la pista.

Entre las misiones de bombardeo de costa también las hubo de fuego naval de apoyo a las tropas, como las que llevaron a cabo el *Glamorgan* y el *Cardiff* a levante de la isla oriental (Soledad) en apoyo a las fuerzas terrestres en su avance hacia Stanley. Fue precisamente en el desempeño de ese cometido cuando al *Glamorgan* le encajaron un Exocet lanzado desde tierra.

Ataque a suelo con aviación embarcada

Si los buques se vieron obligados a hacer tiro de costa fundamentalmente de noche, los *Harrier* tuvieron la limitación de las condiciones meteorológicas, que obligaron a cancelar algunas salidas. Cuando llegaron los *GR3* (unos a bordo del *Atlantic Conveyor* y otros en vuelo desde Gran Bretaña) fueron estos los que se dedicaron a hacer ataque a suelo. Los británicos no consiguieron, sin embargo, inutilizar del todo las pistas en la isla oriental, a pesar de los reiterados ataques de los *Harrier*, y las misiones de bombardeo de costa. La soberbia ejecución del vuelo de los bombarderos estratégicos *Vulcan* desde Ascensión, al principio de la guerra, tampoco contribuyó en gran medida a inutilizar las pistas. Además, los ataques de los *Harrier* se vieron mermados por el fuego antiaéreo argentino en estas misiones, que les obligaba a hacer bombardeos de tipo *loft*, a costa de la precisión. A modo de síntesis, digamos que los *Harrier* (*Sea Harrier* y *GR-3*) en ataque a suelo no jugaron un papel decisivo en la guerra.

Resumen

Podemos hacer un sumario de las que considero son las principales causas de la victoria británica en el ámbito naval:

- Resolución al realizar la operación anfibia sin haber alcanzado la superioridad aérea.
- Fortuna y aprovechamiento de una buena predicción meteorológica en el movimiento al AOA por parte de la fuerza anfibia.
- La excelente actuación de los *Sea Harrier* en su misión de defensa aérea.
- La buena elección del lugar del desembarco.
- La no utilización por parte de Argentina de los buques de la Armada.
- El error argentino de no acondicionar una pista en el archipiélago para poder operar con los cazas.
- La falta de acometividad argentina al no intentar atacar desde tierra las cabezas de playa, una vez comenzados los desembarcos.
- En menor medida, probablemente, la ausencia de un arsenal más numeroso de misiles Exocet.

La frase que resume todo es que una fuerza naval a miles de millas de la metrópoli se impuso a una fuerza aérea numerosa que se encontraba a 300 NM de su país.

Si se quiere ser más escueto, el recuerdo del dinosaurio de Augusto Monteroso me sugiere: «cuando la Junta se despertó, sus fuerzas ya no estaban allí».

He mencionado como una de las causas de la victoria británica la ausencia de la Armada argentina ¿Qué pasó con ella? Aparte de la aviación naval y algunas unidades menores, ¿no puede achacárseles el haber adoptado un «perfil bajo» durante la guerra? Puede resultar misterioso que no pusiesen toda la carne en el asador. ¿Falta de arrojo o sabia prudencia? (13). No seré yo quien responda a esto tampoco. Pero al menos dos personalidades, no argentinas, de cierta categoría, opinaron que más bien fue lo segundo. El almirante Leach, primer Lord del Mar británico, en cierto momento, fue preguntado por la primera ministra acerca de qué haría él si fuese el jefe de la Marina argentina. Según el mismo Leach relata, respondió: «Volver a puerto y quedarme allí». Thatcher, sorprendida, quiso saber el motivo. Leach entonces explicó que, aunque podría quitar de en medio a algunos buques británicos, para los argentinos supondría la destrucción total de la Armada, que tardaría muchos años en ser reconstruida (14).

De la misma opinión es Hughes, que dice lo siguiente: «En la mar, una fuerza naval que sea, tan siquiera, un poco inferior normalmente será vencida decisivamente por una fuerza superior que, en cambio, sufrirá pocos daños. La Armada argentina hizo muy bien en retirarse a sus aguas territoriales» (15).

Permítame el lector que le plantee una pregunta: ¿qué habría hecho usted?



(13) Hubo un tímido intento de lanzar un ataque desde el portaaviones *25 de Mayo*, pero no había nada de viento y el estado de la propulsión no le permitía la velocidad que necesitaba para generarlo en cubierta para las tomas y despegues. Después ya no volvieron a intentarlo.

(14) VV. AA: *The Falklands Conflict Twenty Years On*, p. 72.

(15) HUGHES, Wayne P.: *op. cit.*, pp. 6-7.