

# EL PENSAMIENTO NAVAL EN LA GUERRA DE LAS MALVINAS

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN  
Capitán de navío (RR)

El día 2 de abril de 1982 tropas argentinas ocuparon el archipiélago de las Malvinas, a las que siguieron las Georgias y Sandwich del Sur, y ese mismo día el Gobierno de Londres anunció el envío de una TF (Fuerza de Tarea) para recuperar los territorios invadidos. El hecho de que esta resolución fuese adoptada de modo inmediato fue decisivo para el desarrollo de la guerra de 74 días que tuvo lugar entre Argentina e Inglaterra.

No tengo intención de describir los acontecimientos de esta guerra, que ya han sido tratados ampliamente en muchas ocasiones. Solo aludiré a ellos en la medida que sirvan para apoyar al propósito de este artículo, que pretende analizar la preparación de la aludida Fuerza de Tarea, que se tuvo que desplazar a una distancia superior a 12.000 km de su base para enfrentarse por tierra, mar y aire a un enemigo próximo a sus bases metropolitanas, con capacidad de minado submarino, pues el propio Reino Unido había vendido a la República Argentina minas de influencia y también existía el riesgo de encontrarse con minas de contacto.

Para el logro de un objetivo de tal envergadura fue necesaria la resolución que se adoptó el primer día: el envío de la TF para recuperar los territorios invadidos. A partir de entonces, todos los implicados en la preparación tuvieron claro lo que se proponía el gobierno británico, y los esfuerzos convergieron en la formación de una fuerza capaz de conseguir el objetivo.

En el ínterin, la diplomacia actuó activamente. El Consejo de Seguridad de Naciones Unidas aprobó una Resolución que exigía el retiro de las tropas invasoras, la Comunidad Económica Europea aplicó sanciones a la Argentina y el secretario de Estado estadounidense Alexander Haig fue designado, como mediador entre Londres y Buenos Aires, por el presidente Donald Reagan. Pero durante todo este tiempo la maquinaria de guerra no dejó de funcionar. El 12 de abril el Reino Unido impuso un bloqueo alrededor de las Malvinas para evitar que fuesen reforzadas.

Para la preparación de la Fuerza de Tarea fue necesario tomar muchas decisiones importantes a varios niveles, no solo por parte del Ministerio de Defensa, que evidentemente era el más implicado, sino por varios Organismos ajenos a este Ministerio que intervinieron en la preparación de la Fuerza Expedicionaria. Ello fue posible porque lo que en Estrategia es conocido por



Figura 1. Distancias en la Campaña de las Malvinas.  
(Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

recuperación de las islas Malvinas, las Georgias y Sandwich del Sur, denominándose Operación PARAQUET a la recuperación de las últimas y Operación SUTTON a la de las Malvinas. El mando de la Operación lo ostentaba el almirante sir John Fieldhouse, Comandante en jefe de la Task Force 317 y, subordinado a él, estaba el Task Group 317.8 constituido por dos portaviones y la aviación embarcada, cuyo comandante era el contralmirante John «Sandy» Woodward. El Task Group 317.0, al mando del comodoro Michael Clapp, incluía los buques del Grupo Anfibio y por último, el Task Group 317.1, cuyo mando ostentaba el general de brigada de los Royal Marines Julian Thompson, comprendía la fuerza embarcada que estaba compuesto por la 3.<sup>a</sup> Brigada de comandos de la Royal Marine, dos batallones del regimiento de paracaidistas y varias unidades del Royal Armoured Corps.

*Principio Maestro*, el objetivo principal de la operación, en este caso *la recuperación de los territorios invadidos*, estuvo claro desde el principio y a ello debía dedicarse todo el esfuerzo.

Para enfrentarse a las tropas terrestres era necesaria la preparación de una fuerza anfibia, con los imprescindibles condicionantes que una operación de este tipo conlleva. Era necesario el dominio del mar con garantías de hacer frente a un campo minado, y un dominio del aire, al menos temporal. De no contar con estos requisitos, la operación podría convertirse en un desastre. Además, la permanencia en la zona sin saber el tiempo que iba a prolongarse la ofensiva implicaba un apoyo logístico considerable en un periodo de tiempo limitado.

El conjunto de la movilización de la Fuerza Operativa fue designado Operación CORPORATE, que incluía la

La Marina Real no era suficiente para acometer una empresa de tal envergadura y fue necesario echar mano de la Real Flota Auxiliar (RFA) para que aportase buques de aprovisionamiento en combate y buques logísticos de desembarco. Además de estos, se contó con los buques del Servicio Auxiliar de la Marina Real (RMAS) para desempeñar misiones de salvamento y rescate. Por último fue necesario que el gobierno británico requisara gran cantidad de barcos para envío de personal, material bélico y todo tipo de suministros. Vamos a analizar los problemas que surgieron en la preparación de la Fuerza de Tarea, cuya línea de aprovisionamiento suponía más de 20 días de navegación para la mayoría de las unidades.

Los problemas comenzaron cuando se hizo necesario adoptar las medidas encaminadas a la preparación del asalto anfibio, pues los dos buques anfibia de mayor entidad, *Fearless* e *Intrepid*, no estaban operativos. El primero tenía averías en una caldera y su equipo propulsor no estaba en condiciones de efectuar grandes desplazamientos. El *Intrepid*, ya se había retirado del servicio activo y se encontraba en situación de reserva, por lo que en muy poco tiempo hubo que disponer la puesta a punto de ambos. El primero asumiría las funciones de buque de mando y tuvo que ser preparado para acoger al Estado Mayor y a una unidad expedicionaria de los Royal Marines.

La Task Force se constituiría a partir de los portaviones *Hermes* e *Invincible*. El primero comenzó a construir en 1944, desplazaba 28.700 t después de su última remodelación efectuada en 1980, en la que se le instaló una rampa en cubierta para que pudieran ser utilizados aviones de despegue vertical. El *Invincible* era más moderno, de 1980, y desplazaba 20.000 toneladas. Ambos portaviones fueron reforzados con 12 *Sea Harrier* y 13 helicópteros, en su mayoría *Westland Sea King* en sus versiones antisubmarina, de alerta temprana y de transporte de tropas, cuatro helicópteros para el *Hermes* y diez para el *Invincible*. Sin embargo, los 20 *Harrier* con que contaban en total, no eran suficientes para hacer frente a la Aviación argentina, que disponía de 80 cazabombarderos de los tipos *Mirage III*, *IAI M-5 Dagger*, *Douglas A-4Q Skyhawk*, *Super Étendard* y *Camberra B-62* que podían operar desde sus bases costeras y además contaban con el portaviones *25 de mayo*, que podía transportar 20 aviones.

La escolta de estos dos portaviones estaría integrada por los destructores *Glamorgan*, *Coventry*, *Glasgow* y *Sheffield* y las fragatas *Broadsword*, *Alacrity*, *Arrow* y *Yarmouth*. En este grupo irían el petrolero *Olmeda* y el buque logístico *Resource*. Unos días después el grupo sería reforzado con el destructor *Exeter*, la fragata *Ambuscade* y el buque logístico *Regent*. También se integraron los buques civiles *Camberra*, *Elk*, *Europic Ferry*, *Nortland* y *Atlantic Conveyor*, así como el *Uganda* que se transformó en buque hospital, además de tres buques hidrográficos de la Royal Navy, los *Hecla*, *Herald* e *Hidra*.

Mientras las unidades que necesitaban obras de reacondicionamiento se preparaban y la flota se constituía, fueron llegando al Atlántico Sur las primeras unidades, el destructor *Antrim*, las fragatas *Brilliant* y *Plymouth*, el rompehielos *Endurance* y los buques de aprovisionamiento *Tidespring*, *Brambleleaf* y *Fort Austin*, que intervendrían en la recuperación de las Georgias del Sur, defendidas por una compañía de infantes de marina argentinos. También los cinco submarinos que intervinieron en la operación, cuatro nucleares y uno convencional, ocuparon posiciones y enviaron información sobre el movimiento de unidades. La realidad es que los británicos movilizaron su potencial naval en un tiempo record y no esperaron a un acuerdo diplomático para enviar buques a las Malvinas.

Como ocurre con frecuencia en las guerras, a veces las cosas no salen tal como se planean y uno de los principios de la guerra, siempre supeditado al *Principio Maestro*, es de la *Flexibilidad* para adaptarse a las variables circunstancias que pueden presentarse durante el desarrollo de la operación, por eso, tanto durante la preparación de la Fuerza de Tarea como durante la ejecución de las operaciones hubo necesidad de recurrir a planes alternativos. Veamos con más detalle el conjunto de buques enviados y las vicisitudes sufridas por cada uno de ellos para comprender la entidad del esfuerzo realizado.

## Marina Real Británica

- Portaviones ligeros: HMS *Hermes* (clase *Centaur*); HMS *Invincible*. Dañado el 30 de mayo por un misil Exocet disparado por aviones *Super Étendard* e impactos de bombas y cañones de los cazabombarderos *Douglas A4-C*, daños no reconocidos por el Reino Unido.
- Destruidores: Tipo 42 HMS *Sheffield*. El 4 de mayo fue alcanzado por un misil Exocet lanzado desde un *Super Étendard* que lo incendió y el 10 de mayo se hundió definitivamente. HMS *Glasgow*. El 12 de mayo fue puesto fuera de combate por una bomba lanzada desde *A-4B Skyhawk* que atravesó el casco a la altura de la flotación. HMS *Coventry*. Hundido el 25 de mayo por ataques de *Dagger* y *A-4 Skyhawk*; HMS *Exeter*. Clase *County* HMS *Antrim*. El 21 de mayo fue alcanzado por dos bombas lanzadas por un *Dagger* que no estallaron. Una de ellas atravesó un polvorín de misiles y ocasionó un incendio que inutilizó los sistemas de defensa aérea de misiles. El barco fue retirado de la zona y enviado a Inglaterra.; HMS *Glamorgan*. El 1 de mayo fue alcanzado por una bomba de 1.000 libras y alcanzado por impactos de 30 mm, en un ataque de un *Dagger*. El 12 de junio resultó alcanzado por un misil MM-38 lanzado desde tierra. Sufrió daños graves. Tipo 82 HMS *Bristol*.

- Fragatas: Tipo 21 HMS *Active*; HMS *Alacrity*. El día 16 de mayo efectuó un reconocimiento sonar del Estrecho de San Carlos y pudo informar que se encontraba libre de minas; HMS *Ardent*. Resultó hundida el 21 de mayo después de ser alcanzada por dos bombas de 454 kg lanzadas desde un *Dagger* y varias bombas de carga retardada de 227 kg lanzadas desde un *A-4Q Skyhawk*; HMS *Antelope*. El 23 de mayo, al intentar desactivar una bomba de 454 kg lanzada desde un *A-4B*, se produjo una explosión que originó un incendio que causó tales daños que tuvo que ser abandonada por su dotación después de fondear en el Estrecho de San Carlos. Resultó hundida; HMS *Broadcast*. El 25 de mayo fue alcanzada por una bomba de 1.000 libras lanzada desde un *Douglas A-4B Skyhawk* que no explotó pero ocasionó daños; HMS *Arrow*. Sufrió daños menores; HMS *Ambuscade*; HMS *Avenger*. Tipo 22 HMS *Brilliant*. El 21 de mayo recibió impactos de 30 mm desde un *Dagger* que le causaron daños en el centro de información de combate y sistema de armas; HMS *Broadsword*. El 21 de mayo recibió impactos de 30 mm producidos por dos *Dagger*. El 25 de mayo fue alcanzada por una bomba de 1.000 libras lanzada por un *A-4B Skyhawk*, que le produjo daños graves en la popa, aunque no llegó a explotar. Clase *Leander* HMS *Andromeda*; HMS *Minerva*; HMS *Argonaut*. El 21 de mayo sufrieron daños graves después de soportar dos ataques de la aviación argentina. En el primero fue alcanzado por la artillería, que le dañó el radar y en el segundo recibió dos bombas que no explotaron pero una de ellas causó la explosión de dos misiles Sea Cat. El barco tuvo que ser remolcado por la fragata HMS *Plymouth*; Clase *Rothesay*: HMS *Penelope*; HMS *Yarmouth*. Averiadas por impacto de cañón desde un *Dagger*, daños no reconocidos por los británicos; HMS *Plymouth*. Sufrió daños graves el día 8 de junio después de ser alcanzada por varias bombas, una de las cuales hizo detonar una carga de profundidad y otra destruyó el montaje lanza cargas Limbo.
- Buques de asalto anfibio: HMS *Fearless*: el 24 de mayo fue alcanzado por un impacto de cañón lanzado por un *A-4B Skyhawk* y por un *A-4C*, lo que no es reconocido por los británicos; HMS *Intrepid*: como ya dijimos antes, estos dos buques, inoperativos al empezar la guerra, se pusieron en funcionamiento en un tiempo record. Desplazaban 12.120 toneladas a plena carga y cada uno de ellos podía llevar cuatro embarcaciones LCVP (*Landing Craft Vehicle Personnel*) con 45 soldados o un vehículo ligero y cuatro LCU (*Landing Craft Utility*) que podían transportar una compañía de fusileros o vehículos pesados. También contaban los británicos con seis buques de desembarco del tipo LSL a los que nos referiremos al tratar las unidades de la Real Flota Auxiliar.
- Patrulleros: clase *Castle*: HMS *Leeds Castle* y HMS *Dumbarton Castle*. Actuaron de enlace entre la Task Force y la isla Ascensión.

- Submarinos nucleares de ataque: Clase *Churchill*: HMS *Conqueror*; HMS *Corageous*; Clase *Valiant*: HMS *Valiant*.; Clase *Swiftsure*: HMS *Spartan*; HMS *Splendid*.
- Submarinos diesel de ataque: Clase *Oberon*: HMS *Onyx*. Sufrió daños moderados en la proa.
- Buques hidrográficos: HMS *Hecla*; HMS *Herald*; HMS *Hidra*.
- Rompehielos: HMS *Endurance*.
- Dragaminas: HMS *Cordella*; HMS *Farnella*; HMS *Junella*; HMS *Northella*; HMS *Pict*.

Los británicos eran conscientes de que habían suministrado a Argentina minas de influencia con aparatos de fuego de combinación magnético acústica y de presión. La fuerza de Medidas Contra Minas británica era costera, pues se trataba de los dragaminas case *Ton* de 412 t con autonomía de 2.300 millas, que no era la más adecuada para dirigirse al Atlántico Sur. Sin embargo, durante la Guerra Fría los británicos habían previsto el rastreo del Canal de la Mancha y el Mar del Norte mediante cinco pesqueros de altura de 1.450 t que estaban seleccionados para su transformación, aunque pertenecían a armadores que los empleaban en la industria pesquera, pero condicionados a su posible requisa por el Ministerio de Defensa.

A la vista de los acontecimientos, cesaron en sus cometidos de pesqueros de altura y fueron trasladados a la base de Rosyth y en tres días se vaciaron sus bodegas de pescado congelado y se les instalaron equipos de rastreo profundo. El conjunto se designó como 11.<sup>a</sup> Escuadrilla y se puso a las órde-



Figura 2. *Farnella*. (Foto: [www.tynebuiltships.co.uk](http://www.tynebuiltships.co.uk)).

nes del capitán de corbeta Martyn Holloway, comandante del *Cordella*, completándose las dotaciones con personal de la Royal Navy, en general dotaciones de los dragaminas tipo *Ton*. Se trataba de buques de una sola hélice con una autonomía de 7.600 millas. En un par de días las dotaciones se familiarizaron con el manejo de las rastras y, aunque todavía olía a pescado en los compartimentos, enseguida se encontraron operativos con sus nuevas dotaciones.

El 25 de abril zarparon cuatro hacia el Atlántico Sur y el quinto, el HMS *Pict*, se incorporó en ruta. El 11 de mayo llegaron a la isla de Ascensión donde se reabastecieron de víveres y combustible. Desde allí se dirigieron a Georgia del Sur donde llegaron el 25 de mayo y allí desempeñaron misiones de todo tipo, como el transporte de Gurkas y soldados escoceses y galeses con sus equipos, y en esta situación permanecieron hasta el 5 de junio, fecha en que se les ordenó dirigirse al borde de la zona de exclusión total para evitar a los aviones argentinos basados en tierra.

El día 9 de este mes fondearon en el llamado «callejón de las bombas» en el Estrecho de San Carlos y por la noche, ante la imposibilidad de ataque



Figura 3. Mapa de las Malvinas. (Foto: [www.pautaglobal.wordpress.com](http://www.pautaglobal.wordpress.com)).

aéreo, se utilizaron para el traslado de fuerzas especiales, introducidas en la isla Soledad por medio de helicópteros. En estas peligrosas aguas del Estrecho con cartas levantadas en 1928 se mantuvieron, ya que en mar abierto no tenían defensa ninguna. Más adelante serían utilizados en el ataque final a Port Stanley para facilitar la aproximación a puerto de las grandes unidades, pues había minas de contacto fondeadas, e incluso después de la rendición el 14 de junio, se utilizaron en operaciones de limpieza, con navegación más precisa por medio de equipos de posicionamiento Trisponder.

Después de la guerra, estos barcos retornaron a sus propietarios y volvieron a desempeñar su papel inicial como pesqueros de altura. El HMS *Farnella* es un viejo conocido que en el año 2003 se cambió su nombre por el de *Odyssey* y se dedicó a funciones de caza tesoros, como sabemos por el litigio debido a la extracción de los restos de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* en las proximidades de Cabo Santa María.

## Real Flota Auxiliar

La Real Flota Auxiliar (RFA) se creó para proporcionar a la Real Marina Británica apoyo logístico. Cuenta con buques talleres, buques de operaciones anfibas, petroleros de la flota, buques de aprovisionamiento y de transporte. Su personal es civil, pero cuando los buques están participando en operaciones suelen ser reforzados con personal de la Armada Real y en ellos embarcan contingentes de Marina, Infantería de Marina y en ocasiones, del Real Cuerpo de Logística del Ejército. Todos los buques de la RFA disponen de artillería ligera. Para su denominación, los buques de la Real Flota Auxiliar llevan delante de su nombre las siglas RFA (Royal Fleet Auxiliary).

La RFA fue de gran utilidad durante la Segunda Guerra Mundial, cuando los buques que permanecían largas temporadas alejados de sus bases requerían ayuda logística adicional. Después de la guerra, la RFA asumió el papel de fuerza operativa logística y, a medida que las bases de ultramar se fueron reduciendo, adquirió gran importancia en apoyo de la Real Armada. Los buques de la RFA que se integraron en la Fuerza de Tarea fueron los siguientes:

- Petroleros: RFA *Olna*, RFA *Olmeda*, RFA *Tidespring*, RFA *Tidepool*, RFA *Blue Rover*, RFA *Appleleaf*, RFA *Brambleleaf*, RFA *Bayleaf*, RFA *Plumleaf*, RFA *Pearleaf*.
- Buques de desembarco logístico: Los seis buques de desembarco que se citan a continuación, denominados como los caballeros de la tabla redonda del Rey Arturo, se emplearon en el transporte de material logístico debido a su capacidad Roll-on/Roll-off, ya que al disponer de rampas y portones en sus extremidades, podían desembarcar la carga

directamente en las playas. RFA *Sir Bedivere*. Atacado por un *Dagger*, fue alcanzado por una bomba de 1.000 libras que no llegó a explotar y por varios impactos de 30 mm; RFA *Sir Galahad*: también fue alcanzado por una bomba de 1.000 libras lanzada por un *Dagger*, que atravesó el casco y alcanzó el depósito de baterías. El barco ya varado, tuvo que ser temporalmente desalojado. El 8 de junio un *Skyhawk* le alcanzó con tres bombas de 500 libras, cuando transportaba dos compañías del Ejército británico. Tras la explosión, se produjo un grave incendio y tuvo que ser hundido por los propios británicos; RFA *Sir Lancelot*: resultó alcanzado por una bomba de 1.000 libras lanzada desde un *Skyhawk*. La bomba no explotó pero obligó a evacuar el barco con la pérdida del material embarcado; RFA *Sir Tristram*: alcanzado por tres bombas de 500 libras lanzadas desde un *Skyhawk*, sufrió un grave incendio, aunque sus restos fueron recuperados. RFA *Sir Geraint*; RFA *Sir Percivale*.

- Buques de aprovisionamiento en combate: RFA *Regent*; RFA *Resource*; RFA *Fort Austin*; RFA *Fort Grange*; RFA *Stromness*: el 24 de mayo sufrió daños menores durante un ataque aéreo.
- Buque de apoyo de helicópteros: RFA *Engadine*.

### Real Servicio Auxiliar Marítimo

Se trataba de buques de salvamento y rescate capaces de navegar en duras condiciones y, a pesar de su pequeño tamaño, se desplazaron al Atlántico Sur. Para su designación, se ponen delante de su nombre las siglas RMAS (Royal Marine Auxiliary Service). Eran los siguientes:

- RMAS *Typhoon*; RMAS *Goosander*.
- Buques civiles militarizado: Para la operación se hizo necesario requisar y adecuar a una serie de barcos para apoyar a la Real Flota Auxiliar. En algunos casos se efectuaron pequeñas obras, como aprovechar espacios para despegue y aterrizaje de helicópteros y otras más grandes, como la transformación total del portacontenedores. EL *Atlántic Conveyor*, se convirtió en portaaeronaves capaz de transportar hasta 20 *Harrier* y varios helicópteros. Las obras se realizaron en un tiempo record y a medida que se terminaban, los barcos se trasladaban a los puertos de salida para recibir su carga y dirigirse al Atlántico Sur. Los buques civiles requisados por el gobierno para auxiliar a la RFA fueron los siguientes:
- Buques de pasajeros: RMS (*Royal Mail Steamship*) *Queen Elizabeth 2*. El 3 de mayo el Gobierno británico requisó este mítico barco de la naviera Cunard. Transportaría a 3.000 soldados hacia la zona del

conflicto. Su velocidad, tamaño (294 metros de eslora), zona de aterrizaje de helicópteros y sus instalaciones, lo convertían en un transporte idóneo para las tropas. De no haber sido requisado, habría iniciado un crucero de 12 días por el Mediterráneo. La cancelación de este viaje costó a la compañía 3,5 millones de dólares; SS *Canberra*: Trasatlántico de la compañía naviera P&O. Disponía de zona para aterrizaje de helicópteros y desembarcó tropas en el estrecho de San Carlos.; SS *Uganda*: Trasatlántico requisado a la British India Steam Navigation Company. Disponía de zona para aterrizaje de helicópteros y fue utilizado como buque hospital a partir del 11 de mayo.

- Buques de carga rodada (Ro-Ro): *Elk*: transportó tres *Sea King*, municiones y vehículos pesados, así como ocho cañones Bofors de 40 mm, cuatro vehículos *Scorpion* y cuatro carros ligeros Scimitar *Baltic Ferry*: transportó tres helicópteros del Ejército, 105 soldados y 1.804 toneladas de suministros a Ajax Bay.; *Europic Ferry*: transportó vehículos, munición, combustible y cuatro helicópteros *Westland Scout*; *Nordic Ferry*: transportó tropas, suministros y munición; *Norland*: transportó tropas; *Rangatira*: transportó 1.000 ingenieros con vehículos y equipo; *St Edmund*: transportó tropas y vehículos; *Tor Caledonia*: transportó tropas y vehículos. Todos ellos contaban con una zona de aterrizaje de helicópteros.
- Buques de carga: *Avelona Star*, *Geestport*, *Laertes*, *Lycaon*, *Saxonia*, *Strathewe*, *St. Helena*.
- Buques petroleros: *Alvega*: utilizado como petrolero en Ascensión; *Anco Charger*: utilizado como petrolero auxiliar capaz de transportar 42 líquidos diferentes a la vez; *Balder London*: Petrolero auxiliar; *British Avon*: Petrolero auxiliar; *British Dart*: Petrolero auxiliar; *British Esk*: Petrolero de flota auxiliar; *British Tamar*: Petrolero de flota auxiliar; *British Tay*: Petrolero auxiliar; *British Test*: Petrolero auxiliar; *British Trent*: Petrolero auxiliar; *British Wye*: Petrolero auxiliar. Alcanzado por dos bombas sufrió daños menores.; *Eburna 1*: Petrolero auxiliar; *G.A.Walker*: Petrolero auxiliar; *Scottish Eagle*: utilizado como petrolero en las Georgias del Sur y luego enviado a las Malvinas.
- Buques de reparación y suministros/remolcadores: *British Enterprise III*; *Iris*: utilizado como buque correo; *Irishman*; *Salvageman*; *Stena Inspector*; *Stena Seaspread*; *Wimpey Seahorse*: todos ellos estaban dotados de zona para aterrizaje de helicópteros; *Fort Toronto*: Aljibe.; *Yorkshireman*: Remolcador.
- Buques portacontenedores: *Astronomer*: transportó 30 helicópteros; *Atlantic Causeway*: transportó ocho *Sea Kings* y 20 helicópteros *Westland Wessex*; *Contender Bezant*: transportó nueve helicópteros *Westland Wasp* y cuatro *Harriers*. Después de la guerra el *Contender*

*Bezant*, ahora RFA *Argus*, fue adquirido por la Real Flota Auxiliar y convertido en portaaviones auxiliar para escuela de pilotos; *Atlantic Conveyor*: llevaba ocho *Sea Harriers*, seis *Hawker Siddeley Harriers*, seis helicópteros *Westland Wessex* y cuatro *Chinook*. Su destrucción fue una de las mayores pérdidas de la guerra en un momento clave, pues acababa de ser establecida la cabeza de playa y su cargamento de aeronaves era muy valioso para el avance posterior. Todos estos barcos llevaban plataforma para aterrizaje de helicópteros, pero el *Atlantic Conveyor* había sido convertido en portaaviones.

Por su interés, veamos las circunstancias que acompañaron a la destrucción del *Atlantic Conveyor*, según información extraída del relato del comandante de la escuadrilla de aviones *Super Étandard* que lo atacó:

En la operación que culminó con el ataque y hundimiento del destructor *Sheffield*, el 4 de mayo, la labor desarrollada por el avión de exploración *Neptune* había sido vital, al detectar previamente el blanco y guiar después a los *Super Étandard* hacia el punto de lanzamiento. Pero a partir de ese día los equipos de los *Neptune* se negaron a seguir funcionando y la Aviación Naval argentina se quedó sin aviones de exploración en la parte oriental de las Malvinas, donde se habían replegado los portaaviones británicos. A partir de entonces los jefes navales destacados en Puerto Argentino comenzaron una



Figura 4. Puerto Deseado y Puerto Argentino. (Foto: [www.elmalvinense.com](http://www.elmalvinense.com)).

tarea de continua observación radar de los puntos donde aparecían y desaparecían los aviones y helicópteros ingleses que despegaban y aterrizaban en los portaaviones.

Con estos datos el día 23 de mayo se hizo una tentativa de ataque que falló, porque cuando los *Super Étendard* se dirigían hacia un portaaviones enemigo, éste adoptó un rumbo que lo alejaba de la zona, y como una vez en vuelo cesaba la comunicación con los aviones atacantes por su seguridad, cuando llegaron al punto de lanzamiento no encontraron el blanco y tuvieron que regresar.

El 25 de mayo se informó desde Puerto Argentino que los portaaviones estaban a unas 110 millas al nordeste. Dos *Super Étendard* con misiles Exocet AM-39 despegaron de la Base Aeronaval Río Grande a las 14:33 horas y se dirigieron al punto de encuentro, a 160 millas al este de Puerto Deseado. De este modo la Fuerza de Tarea recibiría el ataque desde el norte, por lo que los aviones tendrían que reaprovisionarse en vuelo, pero se conseguiría el factor sorpresa. A unas 150 millas del blanco los *Super Étendard* descendieron a vuelo rasante y cuando llegaron a la distancia adecuada hicieron su primera emisión radar y los buques enemigos aparecieron en sus pantallas. A unas 25 millas del blanco se lanzaron los misiles y los aviones se dirigieron a Río Grande. Los británicos solo contaban con un picket radar, el *Exeter*, a 25 millas al oeste. Más atrás estaban el *Glamorgan* y el *Ambuscade* protegiendo la línea de barcos auxiliares, y el *Brilliant* y el *Alacrity* cubriendo a los dos portaaviones.



Figura 5. *Atlantic Conveyor* y un *Harrier*. (Foto: [www.militar.org.ua](http://www.militar.org.ua)).

El contralmirante Woodward, jefe del Task Group 317.8, constituida por los portaviones y la aviación embarcada, había dicho: «*El aspecto que me resultaba un tanto preocupante era la posición del Atlantic Conveyor, colocado por mí en el extremo norte de la línea de los auxiliares, en un área inalcanzable desde Río Grande, base de los Étendard. Este carguero de 18.000 toneladas de la naviera Cunard era de incalculable valor para nosotros, ya que transportaba tres enormes helicópteros Chinook para transporte de tropas y cinco Wessex. También traía 14 Harrier que ya habían sido transferidos a los portaaviones. Su larga cubierta nos permitía usarlo como un tercer portaaviones por los helicópteros. Todavía estaba cargado hasta la borda con abastecimientos y municiones, entre ellas seiscientos bombas para los Harrier y todo el equipamiento para construir una pista de aterrizaje para ellos en San Carlos. Deliberadamente habíamos retenido al Conveyor en la retaguardia, en el área de espera, hasta el último momento, hasta el instante preciso en que tuviera que partir a gran velocidad hacia el Estrecho, para allí descargar con gran rapidez durante la noche, y regresar de inmediato a la relativa seguridad del Grupo de Batalla*».



Figura 6. Bahía Agradable. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

Siguiendo el relato del comandante de la fuerza argentina atacante Carlos A. García Boll, el primer indicio que tuvieron los ingleses de la aproximación fue un mensaje de «Buena suerte» que partió del avión suministrador de combustible. Después el *Exeter* interceptó las emisiones radar de los *Super Étendard* y luego los aviones aparecieron en los radares de la *Ambuscade* y el *Brilliant*, cuando ya estaban lanzando. Los misiles atravesaron la barrera de «chaff» de la *Ambuscade* y siguieron sobre el agua cuatro millas en línea recta hacia el *Atlantic Conveyor*, alcanzándolo en la banda de babor a dos metros por encima de la línea de flotación con una enorme explosión que causó el hundimiento del buque y la muerte de 11 hombres.

Las consecuencias del hundimiento del *Atlantic Conveyor* fueron muy negativas para los ingleses, que estaban esperando sus helicópteros para aerotransportar a las tropas desembarcadas desde San Carlos hasta proximidades de Port Stanley, pero al perder sus vehículos de transporte se vieron obligados a modificar sus planes. Como alternativa se efectuó un desembarco en bahía Agradable, donde la Fuerza Aérea argentina causó muchos daños a la fuerza desembarcada. Otra consecuencia de la destrucción del *Atlantic Conveyor*, fue que los portaaviones se mantuvieron a partir de entonces a más de 100 millas al este, lo que supuso una reducción de las patrullas de los *Harrier*.

## Consideraciones

Como puede comprenderse, esta gran Fuerza de Tarea no hubiera podido prepararse de no haber contado con una legislación que permitiera acometer la gran cantidad de acciones interministeriales que el Reino Unido tuvo que aplicar en un escaso periodo de tiempo. Pero ello exigía mentalidad naval en todos los niveles, desde la primera ministra, señora Margaret Thatcher, con el apoyo de su Gobierno y del Parlamento, hasta el nivel inferior implicado en la preparación de la Fuerza Expedicionaria.

Evidentemente en todo el proceso de preparación prevaleció el Pensamiento Naval, que se desarrolla y crece con facilidad en la mentalidad de un pueblo que comprende la transformación de los medios en poder naval para la defensa de los intereses en el ámbito marítimo.

El poder naval, instrumento del pensamiento naval, sirve para que las decisiones de los gobernantes sobre cuestiones marítimas sean respetadas. La mentalidad naval, que no es otra cosa que tener en mente el pensamiento naval, ha servido a lo largo de la historia a las naciones marítimas para mantener su hegemonía. Para que exista mentalidad naval hace falta pensamiento naval, que puede generarse en un foro de marinos retirados que aportan su experiencia, en un estado mayor o en un gabinete de defensa. Con esto me refiero a algo profundo que es bueno que impregne la mentalidad de toda la sociedad, pero sobre todo que cale en los que tienen en sus manos el poder de

disponer los medios, sin los cuales no es posible llevar adelante una operación de la envergadura a la que nos hemos referido.

Como podrá comprobarse, la mayor parte del artículo ha estado encaminada a analizar el gran esfuerzo efectuado por los británicos para lograr un objetivo establecido desde el principio hacia el cual convergieron todas las acciones.

## Conclusiones

Durante la guerra, los británicos llevaron a la zona de guerra a 10.500 hombres con 100.000 t de suministros, más de 30.000 de víveres, municiones y apoyo logístico, así como 400.000 metros cúbicos de combustible, lo que da una idea del esfuerzo logístico realizado, que solo es posible conseguir cuando el Pensamiento Naval prevalece, tal como hemos señalado en el párrafo anterior, en la mentalidad de una sociedad y sobre todo, de sus gobernantes.

De un análisis tan amplio, podrían sacarse muchas conclusiones, pero, por razones de espacio, este artículo no permite deducir las de orden táctico y estratégico. Sin embargo pueden extraerse algunas de carácter general como la importancia de disponer de una legislación que permita movilizar una fuerza de tal entidad en tan poco tiempo; los convenios de disponibilidad y prioridad de astilleros; conciertos con empresas navieras; capacidad de improvisación para adoptar medidas contra minas en aguas lejanas; etc., solo son algunas que saltan a la vista, pero el lector irá descubriendo muchas más a medida que avance en la lectura.

## BIBLIOGRAFÍA

SEQUEIROP LEIRA, Francisco José: *Guerra de las Malvinas. Operación SUTTON. Batalla aeronaval de la bahía de San Carlos*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Noviembre 2014.

SÁNCHEZ, Javier: *Malvinas: La Task Force británica*. Revista Naval. ISSN: 1885-331 de 14 de mayo de 2012.

RICO, Jesús: *El gobierno británico requisa el Queen Elizabeth 2*. Times Daily, 84 de mayo de 1982.

ORTEGA, Andrés: *Las islas Ascensión y Georgias del Sur, dos eslabones en la estrategia británica*. *El País*, 9 de mayo de 1982.

HOOLE, Rob: *The forgotten few of the Falkland*. Junio de 2007.

GUERRERO DEL CAMPO, José Javier: *Malvinas. HMS Valiant, Patrulla de Guerra y Operaciones de Inteligencia*.

GARCÍA BOLL, Carlos A.: Comandante de la Aviación Naval durante la Guerra de las Malvinas. *Hundimiento del Atlantic Conveyor. Desastre logístico inglés*. Boletín del Centro Naval. 28 de noviembre de 2010.

Fundación de Veteranos de la Guerra de las Malvinas. *Cronología de la Guerra de las Malvinas*.

DEL POZO BERENGUER, Fernando: *La Guerra de las Malvinas 30 años después*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Junio 2012.

*Wikipedia.org*. 11th Mine Countermeasures Squadron.; Real Flota Auxiliar.; British Naval Forces in Falklands War.; HMS *Cordella*.

[www.tynebuilltships.co.uk](http://www.tynebuilltships.co.uk)

El *Juan Carlos I* en la Base Naval de Rota visto desde el BAM *Tornado*. (Foto: Francisco Javier Delgado Delgado)

