

BREVE NARRACIÓN DE LO OCURRIDO EN EL CUARTO DE GUERRA ELECTRÓNICA EN EL CRUCERO ARA GENERAL BELGRANO

**La VERDAD no ofende.
Lo que ofende es que OCULTEN TODA LA VERDAD.**

Escribo esta breve narración utilizando un lenguaje claro y sencillo, que sea comprensible incluso para quien no domina la jerga naval y/o de especialidad electrónica y esté interesado en conocer los hechos que viví durante mi paso en la Armada. La idea original, cuando comencé a escribir ya hace casi 40 años, surgió con formato de libro, y espero poder concretarlo en un futuro próximo, con ayuda externa, dado que mi salud es crítica y desde hace varios años mi cama es normalmente mi escritorio; para escribir debo dictarle primero a un celular estándar y a una notebook adaptada, para finalmente corregirlo todo sentado en una computadora de escritorio.

Nota: Algunas fechas de menor importancia no están confirmadas, pero el resto es lo que he vivido a bordo del Crucero ARA General Belgrano (CRBE).

DEFINICIÓN RESUMIDA DE LOS EQUIPOS ELECTRÓNICOS UTILIZADOS:

GE: Guerra Electrónica

MAE: Medidas de Apoyo Electrónico (anteriormente mal llamado Contramedidas) Consiste en un sistema de receptores de señales **de mayor sensibilidad** que entrega en tiempo real diferentes parámetros para analizar, clasificar y eventualmente identificar la plataforma emisora.

Equipo de Banda Ancha: Consiste en un receptor de señales **de baja sensibilidad** en un amplio espectro electromagnético, dividido en dos o más bandas de radiofrecuencias y permite determinar dirección, intensidad y banda espectral de la señal emitida.

IFF: Sistema compuesto por un transmisor y un receptor que mediante códigos permite determinar si es amigo o enemigo. Cada plataforma de aire o superficie debe poseer un equipo similar.

EL CUARTO DE GUERRA ELECTRONICA

Durante el primer semestre del año 1981, cuando era jefe de la División Reparaciones Electrónicas, el Segundo Comandante se interesó por el pobre funcionamiento del equipo MAE y luego de una breve inspección en conjunto con el Taller de Electrónica de Puerto Belgrano (TEPB) resultó que desde las antenas ubicadas en lo alto de los mástiles hasta los receptores había excesiva distancia y en consecuencia más de 40 metros de guías de ondas. Este sistema, desde su instalación, había sido **totalmente inútil**. De manera muy decidida se tomó la medida de dismantelar uno de los radares de superficie que estaba emplazado directo debajo de las antenas de recepción y crear el **Cuarto de Guerra Electrónica**. En definitiva, el Segundo Comandante pudo, en muy poco tiempo, obtener un **Equipo de Banda Ancha** que se había descargado de un Submarino. Esto significó una tarea más que debimos asumir, y dada la corta permanencia del buque en puerto y las largas navegaciones, durante los siguientes meses trabajamos duramente con el personal de mi División. Sin embargo, una vez concluida dicha labor, y cuando le pregunté a mi jefe de Departamento qué más debíamos hacer, este me respondió que ese no era mi problema y todo quedó en esa situación durante el resto de ese año.

Lo que nunca pude llegar a imaginar, en ese momento, fue la enorme trascendencia de esta nueva capacidad adquirida cuando al año siguiente se desarrolló el conflicto de Malvinas, como así también la dura experiencia de la ignorancia generalizada ya que nunca nadie advirtió que la **GE podía ser el factor determinante entre el éxito y el fracaso**.

Los Traslados Generales se realizaron en diciembre, fue entonces que llegó el nuevo Comandante Capitán de Navío Héctor E. Bonzo y se fue mi jefe de Departamento, quedando a cargo del mismo el Teniente de Navío Gerardo Cánepa.

EL NUEVO COMANDO DEL AÑO 1982 Y LA NAVEGACIÓN DE ENERO

Solo unos pocos pudimos desembarcar en Punta del Este, mientras que la mayoría a bordo se quedó sin ninguna esperanza de que se les otorgara el permiso para hacerlo.

En esa navegación, dos incendios se produjeron a bordo en el Crucero: El primero afectó solamente a una persona, no obstante, el siguiente fue el más significativo ya que afectó al tablero principal de electricidad, donde varios matafuegos no funcionaron ¡hasta que uno pudo finalmente cumplir con su función y así se logró extinguirlo!

Al regresar, permanecimos en la Ría de Bahía Blanca casi tres días esperando a que se cumpliera con lo previsto para esta navegación. Los ventiladores no funcionaron por un corte total de electricidad del buque. El calor era extremo y los ruidos se sentían muy fuertes. En la cubierta principal, especialmente durante la noche, los ruidos y las pisadas casi no nos permitían dormir.

LA LLEGADA DEL NUEVO SEGUNDO COMANDANTE

Me encontraba cumpliendo guardia de cubiertas bajas cuando me llamaron por el sistema difusor de órdenes porque se había presentado el Capitán de Fragata Pedro Galazi. Rápidamente fui a recibirlo y lo acompañé al interior. En su uniforme de verano, impecablemente blanco, se dirigió directamente al interior en la cubierta principal y lo primero que hizo fue pasar el dedo índice, con su guante blanco, sobre el cableado estructural blindado con malla metálica protectora del buque, y dijo “Esto tiene mucha tierra”. Mientras en mi interior, pensaba que cuanto

menos toquen ese maltratado cableado mejor sería, ya que la mayoría presentaba fugas por el transcurso del tiempo y fundamentalmente por lo sucedido el año anterior, cuando se efectuaron los disparos con los cañones de 6 pulgadas y las consecuencias fueron irreversibles: se rompieron cañerías de vapor, agua, ductos de ventilación y especialmente el cableado estructural que llevaba la información del girocompás a los sistemas de tiro. El radar de alerta temprana antiaérea instalado en las proximidades quedó inutilizado, requiriendo de un mantenimiento profundo de varios días y entre otros repuestos, se le debieron reemplazar 28 válvulas de fabricación discontinuada y de difícil obtención.

Más tarde, ya en el exterior, el nuevo Comando hacía sentir todo el rigor de una disciplina de estilo “Prusiano” haciéndonos formar, en la dársena, a toda la dotación. Quizás, por considerar que el Crucero Belgrano era un buque escuela, haya sido que dieron órdenes tales como atender al color de las medias de la tripulación, siendo esta norma de indumentaria recientemente reglamentada. Estas medias, que solían ser de color gris, ahora pasaron a ser de color negro, teniendo acceso a esta información solo los Oficiales, y muy pocos Suboficiales. Por suerte pude conseguir en atributos militares (SADOS) varios pares que presté a los más allegados de mi División. Esta, siguiendo la tradición del lenguaje internacional de comunicaciones, se llamaba “TANGO”. Se formó antes de zarpar, con un total de doce personas (incluyéndome a mí) cuando en 1981 arribaron dos Suboficiales, ambos con serios problemas personales en sus destinos anteriores, además cinco Cabos y cuatro Conscriptos.

EL REGRESO DE LAS VACACIONES Y LA ETAPA DE REPARACIONES A BORDO

El Teniente de Navío Cánepa quién, de forma muy segura, afirmaba que nunca iba a haber guerra, advertía, además, que nunca tenga que subir a una de las balsas porque sin dudas no saldría vivo. Quiero aclarar que, durante el año anterior, ante un jefe de departamento muy hostil, pensé, al principio, que se trataba de una especie de alianza, pero luego escuché, de boca de un corpulento Oficial que lo conocía muy bien, que su cerebro trabajaba a una velocidad muy superior al promedio, y muy pronto llegué a darme cuenta, sobre todo a finales de 1981 que, más que un aliado, en realidad era un amigo. Siempre fue muy parco al hablar y cada vez que nos encontrábamos lo primero que decía era: “Novedades”. Cierta vez nos invitó, a dos Oficiales y a mí, a llevarnos en su auto a la ciudad de Bahía Blanca y llegó a decir que la única manera de zafar del Crucero era figurar en los Traslados Generales, pero eso no sucedió.

Las tareas, en el Taller de Electrónica (TEPB) perteneciente al Arsenal de la Base Naval Puerto Belgrano (ARPB), consistieron en instalar nuevos equipos de comunicaciones y teletipos, reparar el equipamiento electrónico en general y bajar la enorme antena del radar de alerta temprana que incluía la antena del equipo IFF, en cuanto hubo marea baja que posibilitó desmontarlas y así poder repararlas, ya que se encontraban en lo más alto del buque. A este, se lo debió ubicar bajo la torre de una gigantesca grúa que medía aproximadamente 90 metros de altura y esperar el momento en que la marea estuviera baja para poder extraer las antenas.

OFICIAL DE... ¿¡GUERRA ELECTRONICA!?

De modo repentino, mi jefe, el Teniente Cánepa, me dijo un día que a partir de ese momento sería yo el Oficial de Guerra Electrónica y que debía presentarme esa misma tarde a una reunión en el Comando de Flota de Mar. Internamente, e intentando no demostrar mi ignorancia, me

preguntaba cuáles serían las responsabilidades de un cargo para el que de hecho no estaba preparado.

Por la tarde, asistí a una reunión donde prácticamente todos los asistentes eran de mucha mayor edad y jerarquía. Desde un alejado rincón, y no sin sorpresa, pude escuchar hablar a los Oficiales de Inteligencia y a los Oficiales más antiguos del Comando de Flota de Mar. Los primeros decían que nunca había sido un objetivo hacer inteligencia sobre los ingleses porque nunca habían sido considerados de riesgo y mucho menos enemigos. De estas reuniones se realizaron varias y había algo que no encajaba en absoluto: en el Crucero se insistía, por parte de los jefes más antiguos, que nada iba a pasar, mientras que en las reuniones del Comando de Flota de Mar las opiniones eran de absoluta preocupación y los Oficiales de mayor rango del Comando de Flota de Mar reclamaban la pronta instalación de equipos electrónicos interferidores en nuestros buques, a lo que el jefe del TEPB, alegaba que nunca había sido preocupación de ningún Comando dotar a nuestras unidades Navales de equipos modernos por lo que, en todo el país, no existían ni se podían fabricar.

Cada día se acentuaban más estas diferencias de dos mundos antagónicos, con opiniones totalmente distintas. Tal es así que mi propio jefe, cuando recorriamos los cuartos de comunicación alternativos, distribuidos en lugares estratégicos del Crucero, manifestó, de manera contundente, que estos eran absolutamente inútiles rematando varias veces con una aseveración **plena de lógica sensata: “¡Porque nosotros nunca vamos a entrar en guerra!”**.

RUMBO AL SUR. LA ZARPADA DEL CRUCERO

Los días de reparaciones generales pronto se acabaron y fue anunciada la partida que finalmente se concretó el día 16 de abril, y, por caer viernes, no dejaba de escucharse a bordo las incesantes predicciones de mal augurio.

Era notable la cantidad de personal que se iba incorporando para reemplazar a los que habían sido trasladados a otras unidades poco tiempo antes. Y el excedente se puso en evidencia, antes de la zarpada definitiva, cuando fue necesario armar infinidad de camas en los pasillos dado que la capacidad de habitabilidad a bordo estaba ampliamente rebasada. En ninguna navegación anterior se había visto tanta cantidad de personal embarcado, por lo que fue muy comentado por toda la dotación el llegar a casi 1100 hombres a bordo.

Justo antes de zarpar abordó el Capitán de Corbeta Francisco Sombico con el cargo de jefe del Departamento Operaciones, o sea mi jefe directo, pero como estaban dadas las circunstancias y el escaso tiempo disponible **¡no pude hablar con él en ningún momento hasta el hundimiento! motivo por el cual se rompió la cadena de mando**. Cuando le preguntaba al Teniente de Navío Cánepa por el Capitán Sombico, siempre me respondía malhumorado que él también lo buscaba, dado que ya no era mi jefe y pasó nuevamente a ser jefe de División de la Central de Inteligencia / Información en Combate (CIC).

La zarpada fue accidentada como pocas, donde los cortes y variaciones bruscas de los generadores eléctricos estuvieron a la orden del día y ni que hablar de los continuos llamados por los equipos electrónicos que se ponían fuera de servicio. En cubierta un Oficial, nos dijo que hacía 14 años que no se efectuaban ejercitaciones de tiro con munición de combate.

El día 20 de abril se realizó el primer zafarrancho de combate por un buque logístico de apoyo: El Isla de los Estados.

EL ÚLTIMO PUERTO: USHUAIA

El 22 de abril, en el puerto de Ushuaia, hubo que cambiar municiones y realizar reparaciones en prácticamente todo el equipamiento electrónico del buque. Para ello contamos con la ayuda de un suboficial que había estado el año anterior en el Crucero y colaboró con nuestra división en todo momento.

El 24 de abril fuimos en dirección al área de operaciones para interceptar un Destructor y un buque logístico.

LA ÚLTIMA ZARPADA DEL CRUCERO DESDE UN PUERTO

Luego de salir del puerto de Ushuaia se realizó un encuentro con los dos destructores Bouchard y Piedrabuena, el Aviso Gurruchaga y el Petrolero Puerto Rosales. También se realizaron zafarranchos de combate diarios.

La comunicación con tierra se vio entorpecida porque las emisoras radiales argentinas tenían muy poca potencia, pero los radioescuchas comenzaron a insistir en recibirlas, cualquiera fuera su procedencia, aunque tuvieran dificultades para entender. Las emisoras chilenas y brasileñas transmitían algo de la realidad junto con noticias falsas: una de ellas decía, varios días antes, que el Crucero ya había sido hundido. Las emisiones eran casi todas de partidos de fútbol, aunque el mundial no había comenzado.

Otro inconveniente fue que los muchos ejercicios de tiro antiaéreo y los golpes de corriente de los generadores dejaban casi todos los equipos electrónicos fuera de servicio de forma recurrente, por lo que estábamos excedidos de trabajo con escasas horas de descanso. Para colmo, el día 28 de abril, el Teniente de Navío Mercado (Bioquímico) encargado de hacer la lista de Guardia de Cubiertas Bajas, me llama por el sistema difusor de órdenes, instantes después de hablar con el Segundo Comandante, y me entrega el cordón para hacer la complicada guardia de 24 horas. **Por primera vez**, desde que fui de pase al Crucero en 1981, tuve que hacer esta guardia durante las navegaciones y debía después recuperarlas en la dársena de Puerto Belgrano. Esta vez con dos consignas: Sancionar al personal que dormía vestido y una muy estricta limpieza ordenada por el Segundo Comandante. Intenté poner al Teniente Mercado en conocimiento de que estaba sin dormir, por todo el ajetreo de las reparaciones, pero por más que le insistiera todo fue inútil. Muy distinto era en los destructores, donde dormían en sus puestos de trabajo, según lo manifestado por el jefe de la División Reparaciones Electrónica del Bouchard cuando se efectuó la reunión de los tres Comandantes de los buques, utilizando un helicóptero del Crucero. El problema más grave para mí, era realizar **dos días seguidos** esa guardia y además encargarme de todos los inconvenientes de las reparaciones que debía realizar, **casi siempre de noche**, desde antes de la zarpada en la Base Naval Puerto Belgrano, porque de día embarcaban armas o realizaban el pintado exterior cerca de las antenas y no se podía emitir. El primer día que comencé a hacer la guardia estaba extenuado y sin dormir, el segundo día prácticamente estaba demolido y veía todo difuso y amarillento, por lo que debí aceptar el consejo de un Cabo Primero. Este hombre era muy astuto y al ver que me encontraba sumamente exhausto, ya que realizaba ambas tareas en forma simultánea, me pidió desde el primer día desconectar la antena del equipo satelital Magnavox que entregaba la posición Fí (Phy) y Omega (ubicación geográfica de latitud y longitud). Ese primer día me negué, pero cuando el Teniente Mercado me vuelve a ordenar continuar con la guardia hasta igualar en el cómputo a los demás Oficiales, no tuve otra opción que ceder, por lo que le ordené al Cabo Primero que proceda a desconectar la antena del equipo satelital. En consecuencia, a los pocos minutos, me llama el Comandante desde el Puente de Comando y me pide reparar el Magnavox lo más rápido posible. Le expliqué que en las condiciones en que me encontraba era imposible repararlo y que

además podría dañarlo, por lo que me ordena entregar el cordón de guardia al Segundo Comandante y que me retire a dormir, ya que **ese equipo era esencial para la navegación**. Cuando me presento ante el Segundo Comandante, como de costumbre no me quiere recibir, pero no le hice caso, entré en a su despacho y le dejé el cordón sobre su escritorio informándole que en caso contrario tenía que darle parte al Comandante, como se quedó mirándome sin decir nada, me retiré a mi camarote a descansar.

Mientras intentaba conciliar el sueño, escucho en la puerta de mi camarote las voces de un Teniente de Navío que retaba a mi compañero de camarote, un Teniente de Fragata Ejecutivo (Maquinista) ya que este último intentaba realizar un sabotaje en las máquinas.

Una oscura noche, cuando estábamos en una entrada de la isla de los Estados, sonó zafarrancho de combate antisuperficie. Entraron al **CIC** el Comandante y sus allegados, todos muy apresurados, donde se vivieron instantes dramáticos porque estuvimos a punto de dispararle a la lancha rápida Intrépida. Luego, en la cámara de Oficiales, el Comandante reunió a todos los Oficiales presentes y relató todo lo sucedido. El día 30 de abril, durante un reabastecimiento de combustible, se separan cortando mangueras por presencia de un avión que resultó ser argentino. También se recibieron noticias por teletipo desde el continente.

“EN LA ZONA DE EXCLUSION”

Aquí debo hacer una aclaración muy importante en cuanto a la reiterada afirmación de la Armada de que **nunca entramos a la zona de exclusión**. Los hechos, y lo que vi el 30 de abril, me llevan a **dudar si realmente es así**. En primer lugar, teníamos la orden de navegar en silencio electrónico, esto es sin emitir señales desde cualquier equipo electrónico. En medio de un zafarrancho de combate recibí, desde el Cuarto de Guerra Electrónica, la información sobre una señal muy fuerte y permanente, motivo por el cual sabíamos que la fuente debía estar muy próxima a nosotros. Por las características se trataba de una señal de un equipo IFF. Visualmente pudimos determinar que, por cercanía y orientación, la señal provenía del Destructor Bouchard. Cada vez que tenía que dirigirme a los distintos puestos del buque, por la situación de zafarrancho de combate, debía ordenar al personal de Control de Averías que me permitieran pasar diciéndoles que me requerían de forma urgente. Cuando me presenté en el **CIC**, mi puesto de trabajo habitual, vi la gran mesa de Plotting, que indudablemente no funcionaba, en la que se encontraba el mapa de toda la zona austral, incluyendo las Islas Malvinas y al norte el Portaaviones con el resto de la flota a la que, con un puntero, los tres Suboficiales más antiguos del CIC, iban desplazando. Se trataba de la supuesta incursión en la zona de exclusión. Como no había ningún Oficial, les insisto a que informen la situación, pero me dicen que acababan de recibir la orden de no interrumpir y, señalándome con el puntero la mesa de simulación de los tres buques, **me ruegan que espere hasta que finalice el zafarrancho de combate porque otra vez estábamos en la zona de exclusión**. Quedé consternado porque hasta ese momento no lo sabía.

Cuando finalmente logré comunicarme con el Destructor Bouchard, pedí hablar con el jefe de la División Reparaciones Electrónicas. Como no se encontraba, ordené que me dieran con el Oficial o Suboficial más antiguo. Luego de varios minutos me atiende un Suboficial que niega estar emitiendo con el IFF, pero le insisto varias veces y, cuando finalmente apaga el equipo, la señal cesa de inmediato. **Esta potente emisión bien pudo haber sido captada por un Submarino inglés**. Y ciertamente, posterior a este suceso, se reciben dos señales en el equipo receptor de banda ancha, indicadas con mucha precisión en el libro **“BALSAS” de Osvaldo Daniel Ramírez, pertenecientes al radar de un Submarino** mientras nosotros permanecíamos en modo de silencio electrónico, es decir sin realizar por parte nuestra ningún tipo de emisión en todo el espectro

electromagnético. Cuando buscaba a mi jefe para ponerlo al tanto de lo sucedido me encontré, en un pasillo, con el Teniente Cánepa y le solicito hablar urgente con el jefe del Departamento Operaciones, a lo que me respondió una vez más **“Yo también”**. Como lo vi molesto y ofuscado lo dejé ir.

Más tarde, cuando pasé por la cámara de Oficiales, me ve el Teniente de Navío Mercado, mientras estaba desayunando, y me pregunta porqué estaba tan preocupado. Cuando le relaté la situación en que nos encontrábamos me dijo que esperara, que iba a intentar ver qué podía hacer. Relató luego que el Segundo Comandante lo echó diciéndole “¿Qué sabe usted de esto?, váyase de aquí inmediatamente!”. Me vino a la mente los frecuentes **“Yo también”** del Teniente de Navío Cánepa. La situación para mí era muy complicada. Si ellos que tenían mayor jerarquía no podían hacer nada, entonces me preguntaba: **¿Que podía hacer yo?!** Por mi parte, estaba muy adormilado por el escaso descanso, además de tener la garganta y la tráquea inflamada (traqueítis), no podía ingerir comida de ningún tipo. Posteriormente, cuando todos los Oficiales más antiguos se dirigían a la sala de reuniones, intenté hablar con el Comandante, tal como lo había hecho por el equipo Magnavox, aunque esta vez era para informarle que habíamos recibido **señales en el equipo de Banda Ancha del Cuarto de Guerra Electrónica que podían corresponder a un Submarino enemigo**. No obstante, mi voz estaba muy afectada y los ventiladores producían fuertes ruidos por lo que, al ser ignorado, interpreté que no me había escuchado, **dejándome una fuerte sensación de desesperanza y frustración**. Cuando subí al Puente de Comando, donde se encontraban un Capitán de Corbeta y un Teniente de Navío, me sorprendieron porque cantaban a coro y a viva voz: **“Nos van a reventar, nos van a reventar”**... probablemente tratando de superar de esta manera la fuerte ansiedad que producía estar en tan difícil situación.

Esa noche se produjo el primer ataque de aviones a Puerto Argentino, mientras en la cámara de oficiales transitaban para cubrir sus guardias los Guardiamarinas, se produce una gran algarabía general porque traían todo el equipamiento para hacer un rápido abandono del buque.

Ahora bien, esa emisión del Bouchard no fue la única falta cometida. Muy estrictas, también, fueron las órdenes de ocultamiento y muy a pesar de ello, en la oscura noche en cubierta, se veían muchas luces de cigarrillos y linternas a riesgo de que estas ¡se pudieran advertir con **intensificadores de imágenes** desde mucha distancia!

Las falencias fueron considerables: Arriba del Cuarto de GE, los vigías cumplían una difícil misión, sin la ropa adecuada para las condiciones extremas en los mares del sur. La principal preocupación era que tenían que mantener el calor corporal ocultándose de las fuertes ráfagas de viento muy húmedo (bruma marina) o de las frías lluvias muy comunes en esa zona tan austral.

El cableado distributivo del buque no fue reemplazado durante la etapa de reparaciones generales, por lo tanto, los cables de los sistemas de intercomunicadores internos del buque presentaban pérdidas, como así también los importantísimos cables del girocompás que debimos medir con un megóhmetro. Todo con la eficaz ayuda del Suboficial Segundo Comunicaciones y única mano de obra capacitada disponible, ya que casi toda la División **“TANGO”** estaba asignada a operar el Cuarto de GE. Esta tarea de medición fue la que nos demandó más tiempo, porque estos cables llevaban la trascendente información del girocompás a todos los sistemas de tiro y habían quedado así desde el año anterior cuando se realizó el ejercicio de tiro con una de las torres de 6 pulgadas. Desde ese momento, **metafóricamente eran el equivalente a tomar una pistola cargada y dispararse en la cara**.

El día 2 de mayo, se adoptó rumbo NE para ejecutar el **“ataque en pinzas”** donde el Portaaviones encabezaba el brazo norte y nosotros el brazo sur. Al amanecer, 05:30 horas, cuando íbamos con rumbo hacia el enemigo, el ataque es abortado por falta de viento en la zona donde se

encontraban el Portaaviones y los buques que lo escoltaban. Desde entonces permanecimos en la condición de Crucero de Guerra hasta el hundimiento.

Esa mañana se produjeron varios acontecimientos:

Recibí un nuevo llamado del Puente de Comando para que revisara el radar Decca y lo primero que observé fue que **no se encontraba en su lugar la batería del equipo de VHF Tritón**. Me llamó mucho la atención porque nunca antes había faltado. De inmediato pensé en el Jefe del Departamento Máquinas, que me había perseguido todo el tiempo durante ese día, porque con dos conscriptos, habíamos desconectado la antena principal de la Radio Uno (Cuarto de comunicaciones principal) que iba a su camarote y a los restantes de babor. Esto fue porque se había hecho habitual que el cable de las antenas de comunicaciones fuese literalmente “pinchado” para recibir señales de radiofrecuencia en las radios particulares. Esta acción provocaba cortocircuitos que anulaban la recepción en los equipos de comunicaciones del buque.

Estimo que, de haber funcionado el equipo Tritón del Puente de Comando, habría sido fundamental para poder comunicarnos, durante el ataque del Submarino, con los dos destructores que se encontraban a estribor del Crucero.

La Armada afirma que:

"El 1° de mayo del año 1982 siendo las 2030 horas el Comandante del ARA "Gral. Belgrano" CN Héctor E. BONZO recibió la orden de ocupar posiciones relativas favorables para iniciar operaciones en su oportunidad. Adopta rumbo 090 con sus dos destructores hasta las 0510 hs. del 2 de mayo, invirtiendo luego al 270° y manteniéndose siempre a 30 millas al sur del borde inferior de la zona de exclusión".

Sin embargo, durante el año 2006 en uno de mis últimos destinos, el Servicio de Informática, Armas y Guerra Electrónica (SIAG), tuve acceso a documentos e informes del Crucero en el sistema informático que interconectaba los distintos Departamentos del Servicio, en el que realicé el curso de Estado Mayor en la Escuela de Oficiales de la Armada (ESOA), para poder ascender a Capitán de Navío, gracias al apoyo y esfuerzo que me brindaron el Jefe y Segundo respectivamente de este Servicio.

ESTA ES UNA SÍNTESIS DE UN “INFORME OFICIAL” POSTERIOR A LA GUERRA:

“El estado general del grupo distaba de ser aceptable en cuanto a su material. El Crucero tenía 44 años de vida. Sus mamparas y cubiertas presentaban zonas de corrosión y debilitamiento que no las hacían confiables en cuanto a la estanqueidad por inundaciones **o daños por explosiones**”.

“Sus calderas estaban fuera de servicio, un eje de hélice presentaba problemas insolubles y en general los sistemas, mecanismos, tuberías, etc. no permitían las exigencias e imposiciones de largas navegaciones. Su velocidad máxima pico, pero no sostenida, era apenas la mitad de la original”.

“Los sistemas de armas estaban en estado deplorable. Para los cañones de 6 pulgadas se desconocía su rendimiento por antecedentes de graves averías anteriores **producidas durante un ejercicio de tiro el año anterior**. Los de 5 pulgadas no eran confiables para el rechazo antiaéreo por problemas de control y por su obsolescencia. No mucho mejor se encontraba el sistema de 40

Mm. También con problemas de mantenimiento y de munición el sistema de 20 Mm. no era aceptable para el rechazo antiaéreo”.

“Los radares de control tiro no eran operativos por su vejez y fallas irreparables por falta de repuestos. Por lo tanto, **el sistema de misiles antiaéreos SEA-CAT estaba fuera de servicio** por problemas de mantenimiento y adiestramiento ya que no se había utilizado ni hecho ningún lanzamiento **en los últimos años**”.

“En cuanto a su Centro de Información en Combate (CIC) y Comunicaciones la clasificación que merecía era de “regular a mala”, los radares tenían un rendimiento bajo, las Contramedidas eran obsoletas, y los equipos de comunicaciones requerían constante mantenimiento y **se carecía del personal suficiente para realizarlo**”.

“**El estado de los destructores no era muy diferente.** Ambos debían proveer protección antisubmarina. Pero tampoco estaban en capacidad para participar en operaciones de guerra”.

SÍNTESIS PLAN DE OPERACIONES

La misión principal era destruir unidades del enemigo al SUR de MALVINAS - manteniéndose cerca de la Zona de Exclusión, ejerciendo vigilancia sobre los accesos al Teatro de Operaciones desde el SUR.

Posteriormente **por mensaje naval “se recibió la orden de hacer uso irrestricto de sus armas y de penetrar en la Zona de Exclusión” (SIC).**

Durante varias noches el Grupo de tareas Sur ingresó a la zona de exclusión aproximándose a las islas Malvinas desde el sur, sin obtener contacto aparente con el enemigo.

Originalmente se había decidido realizar un ataque a modo de pinzas en una operación en conjunto con el Portaaviones y su grupo de tareas desde el norte. Orden que finalmente el día 2 de mayo a las 05:30 hs. de la mañana fue cancelada por lo que regresó a su posición inicial en los mares del sur.

Por último, por mensaje naval “se recibió la orden de penetrar en la Zona de Exclusión a fin de evaluar la capacidad de reacción del enemigo” (SIC).

ESCUELA DE GUERRA NAVAL (ESGN) N* 58 OCTUBRE 2012

Material cedido por el autor del libro “BALSAS”, Osvaldo Daniel Ramírez, muy importante por su contenido, ya que confirma lo anteriormente citado. Textualmente dice:

La Fuerza de Tareas 79 se desplaza hacia Malvinas.

En la mente del comandante antisubmarino del G.T.79.3. capitán de navío Horacio Grassi (“Piedrabuena”) resonaba **la preocupante orden del comandante de la F.T.79 para el G.T. 79.3, que cambiaba completamente la recibida en primera instancia y la situaba en sus antípodas.**

Esta orden, a diferencia del concepto inicial de empleo táctico del grupo “contra unidades auxiliares o desgastadas del enemigo bajo protección aérea propia”, razonable para las capacidades de los tres buques, derivaba en algo muy diferente.

Establecía ahora “materializar una amenaza” **dentro del área de exclusión** en la que había que permanecer el mínimo tiempo necesario, adoptando las medidas antisubmarinas posibles, **“medir la reacción del enemigo y, una vez finalizada la tarea, informar resultados”**.

La posible presencia de submarinos nucleares en el área generaba no pocas prevenciones. Los procedimientos doctrinarios genéricos eran perfectamente conocidos, y la impotencia tecnológica, también.

Al respecto Grassi expresa:

“El grupo no constituía un conjunto de buques con distintas capacidades; era un grupo de acción de superficie con una limitación conocida: la falta de posibilidad de tener una mínima detección submarina” “La preocupación por un ataque submarino estuvo siempre presente en mis previsiones y así se lo hice saber al capitán Bonzo a los efectos de coordinar procedimientos”

Por su parte Bonzo había sido muy escueto y, palabras más o menos, había ordenado:

“Dispersarse y evadir si una unidad es atacada, en caso de no poder pasar al contraataque de inmediato, aplicando medidas antisubmarinas”.

Esto significaba que cada buque proveería a su propia seguridad. Tendrían que incrementar las distancias respecto del buque atacado y alejarse separados a máxima velocidad unos 40 kilómetros en promedio, para no ser batidos simultáneamente y como margen para evitar un posible reataque con torpedos filoguiado.

Eso no había tranquilizado demasiado a Grassi. Los protocolos operativos indicaban también que si un buque era torpedeado, los otros no debían efectuar operaciones de rescate hasta que las acciones de combate hubieran finalizado. Pero ¿quién aseguraba que una acción antisubmarina había finalizado, especialmente cuando los sonares resultaban inservibles para la detección y se carecía de aeronaves antisubmarinas embarcadas?

Aquel tipo de decisiones, definitivamente no eran del agrado de un comandante y eran de las difíciles de explicar en el día después.

Capitán de Fragata VGM (RE)

Daniel Omar Cavalieri

Resulta obvio que el mismo Comandante del Piedrabuena nos muestra su desacuerdo con las órdenes impartidas por el Comandante Bonzo.

Aquí cabe hacer varias preguntas, pero la mayoría de ellas sin respuesta ya que fue muy duro, para los que estábamos en el Crucero, vernos abandonados por nuestros buques escoltas. Si hubiéramos recibido la ayuda inmediata de uno de ellos, mientras el otro realizaba la tarea para arremeter contra el Submarino, aunque sea con su sola presencia, se hubiera evitado muchas muertes inútiles, porque personalmente vi salir a muchos, especialmente los que estaban quemados o heridos, resbalar por la cubierta mojada y caer directamente al agua en donde el rescate hubiera sido posible.

A las 1635 el Destructor ARA (D.29) "Piedrabuena" dispuso un despacho informando "...el Crucero ARA (C-4) "General Belgrano" se encuentra en garete en latitud 55° 18' (S) y longitud 61° 47' (W), sin comunicaciones, apareciéndose adrizado, no observando explosiones ni humo. Desconociéndose si recibió impacto de torpedo pido urgente apoyo aéreo al considerar peligroso acercarse por amenaza submarina..."

LOS INTERROGANTES MÁS IMPORTANTES SON:

La incógnita del Neptune 112: ¿Por qué motivo fue destacado (enviado) en primer lugar a la zona de exclusión, **que era la más peligrosa**, si para entonces el Comando de la Flota ya tenía la posición remitida por el Destructor Piedrabuena? Este interrogante es fundamental porque una vez conocida la posición del hundimiento, el único vector importante era la dirección del viento, ya que la corriente marina de 2 o 3 kilómetros era despreciable en comparación a los 100 kilómetros por hora o más del viento.

Cuando se realizó la búsqueda del Crucero, en marzo de 2003, en coordinación con la National Geographic en la zona indicada, **no se halló nada en absoluto.**

La precariedad de las instalaciones: ya que ninguno de los tres buques disponía de paneles interconectados que hubieran permitido saber cuáles equipos emisores estaban encendidos o apagados, como es el caso del equipo IFF del destructor Bouchard, pues si en cualquiera de los buques se encendía un equipo, nadie se enteraba **a menos que contara con un Cuarto de Guerra Electrónica como el que disponía el Crucero Belgrano.**

¡El desconocimiento total por parte del jefe del Departamento Operaciones, y hasta del mismo Comando del Crucero de nuestros propios equipos instalados en el Cuarto de GE!

No se cumplió con la orden de silencio electrónico total por la emisión del Destructor Bouchard.

No existía **iluminación de emergencia con baterías** en ninguna parte del buque y esto constituía una seria falencia, especialmente para el personal que se encontraba en las cubiertas inferiores.

Toda la dotación vestía ropa inapropiada, ya sea el uniforme diario o el de trabajo y no teníamos nada adecuado para una zona tan fría, como ser un traje antiexposición o de supervivencia en zonas muy frías, que es un tipo especial de traje seco impermeable como el que tenía el enemigo. Muchos integrantes de los sollados salieron a la cubierta principal con prendas ínfimas desde el interior del buque. En mi caso entregué la parca y todas las colchas de mi camarote a los que no tenían, quedándome solo con una camisa de manga larga con corbata, un pantalón y zapatos de vestir diario, además, como único abrigo, una campera de embarco.

Nuestros respectivos países firmaron el convenio de Ginebra, pero escaparon en direcciones opuestas, tanto los dos Destruyores como el Submarino, **dejando totalmente abandonado al Crucero Belgrano.**

Durante los últimos días sufrí el permanente asedio de muchos radioescuchas, ya que se conectaban a cualquier antena de los equipos receptores del buque **poniendo en cortocircuito las antenas de comunicaciones.**

No hubo preparación de ningún tipo para afrontar un conflicto con una potencia mundial aliada a la mayor del mundo y a un país vecino que le brindó todo el apoyo requerido, como inteligencia, bases estratégicas y logística.

Todo se manejó en un grado de hermeticidad regida por la doctrina del secreto, obstaculizando que los principales actores de este conflicto fueran advertidos para una debida preparación.

Los zafarranchos de abandono se basaron en los procedimientos empleados en la segunda guerra mundial, en un escenario muy distinto al del Atlántico sur.

Con respecto al material disponible en la Armada en ese momento, fue el más inoportuno de todos porque pronto se estaba por reemplazar la mayor parte de la flota. Posteriormente a la guerra, tuve conocimiento que, en un puerto de Francia, estaba un buque preparado para zarpar **con el resto de los aviones Súper Etendard y aproximadamente 40 misiles Exocet.**

El Crucero Belgrano era considerado solamente como un buque de instrucción marinera próximo a ser radiado del servicio activo.

La doctrina de guerra que se aplicó en ese momento, el mal estado de las armas y el empleo de equipamiento moderno no fueron tenidos en cuenta, llegando a un punto en el cual **la imprescindible “Guerra Electrónica” no fue considerada.**

GRAN LECCION DE GUERRA ELECTRONICA

Entre el 5 y el 10 de junio de 1967, las tensiones entre Israel y los países de Egipto, Siria y Jordania, derivaron en un conflicto armado que transformó la geopolítica mundial.

El 18 de mayo de 1967, Nasser pidió al entonces secretario general de la ONU, U Thant, la retirada de las fuerzas de la ONU estacionadas en territorio egipcio. En un ambiente de creciente tensión, Egipto recibió el apoyo soviético y de los demás países árabes, mientras que EEUU apoyó firmemente a **Israel.**

En el año 1989, fui designado para ir a Israel en comisión de recepción de los equipos de Guerra Electrónica “Wave” que se instalaron en un avión Electra 6-P-104. Después de ganarme la confianza del encargado de proyecto, un israelí llamado Shimón Goder, me contó de manera muy resumida cómo se desarrolló en 1967 la llamada “Guerra de los seis días”: Cuando despegaron los aviones desde Israel con equipos activos y pasivos de GE. **En el momento en que los egipcios emitían con equipos de comunicaciones o radares, inmediatamente los eliminaban con cohetes o misiles** destruyendo posteriormente los aviones en los aeropuertos, en una palabra, la guerra ya estaba ganada desde el primer día, porque quedaron totalmente incomunicados y desorientados. Los restantes cinco días fueron para ocupar los territorios ganados.

CONCLUSIONES

El CUARTO DE GE fue el primer proyecto en el que participé. No es mi intención culpar a alguien en particular. Entiendo que el nuevo Comando fue la consecuencia de un sistema generalizado de decadencia de la Armada, pero este en particular se destacó por ser una especie de “teléfono descompuesto” donde el nuevo Comando no recibió la información imprescindible necesaria y no preguntó **a todos los oficiales** el estado del material recibido y en especial **de nuevas capacidades adquiridas**.

Le siguieron varios proyectos más en los que participé. Los más importantes fueron:

1.1 Año 1982: Fuente de alimentación para proveer a todos los destinos de la Armada.

1.2 Año 1982: Sistema de intercomunicadores internos. La Fuente y los intercomunicadores solicitados y malogrados por el mismo jefe del Taller de Instrumental del ARPB ya que tenía incumbencia e intereses propios.

1.3 Año 1983: MAE para aviones Grumman S-2 Tracker. Abortado por el Comando de la Aviación Naval donde me ordenaron entregar personal e instrumental. (Fracasó por ser una estafa).

1.4 Año 1983 a 1985: Drones Chimango con plataforma de control Alamak Reed. (Fracasó por ser una estafa y no designar personal electrónico para su operación y mantenimiento).

1.5 Año 1986 a 1987: Secuenciador y Memoriscopio para el Polígono de GE en Monte Hermoso. (Cuando me fui de pase en 1989 no se designó ningún Ingeniero que continuara el proyecto).

1.6 Año 1989: Pruebas de Aceptación y Recepción del proyecto “WAVE” en la fábrica Tadiran y Elisra en Israel.

1.7 Año 1990 a 1993: Fui designado Coordinador General del proyecto “WAVE” en el Arsenal Aeronaval N° 2 (ARV2) de la Base Aeronaval Comandante Espora (BACE) Instalado en avión Lockheed L-188 6-P-104. (Desechado en 1997, oficialmente en 2002) cuando llegaron los aviones de Lockheed P-3B ORION de GE de EEUU).

1.8 Año 2000 Tarea interdisciplinaria entre el ARPB, el ARCE y la Escuadrilla de Helicópteros Sea King para el lanzamiento de un misil Exocet AM39 de Aérospatiale. Fue realizada con éxito, pero finalmente todos los componentes fueron desarmados y se perdió la capacidad adquirida.

Las FUERZAS ARMADAS no tienen futuro si siguen despreciando la TECNOLOGIA y a los VERDADEROS PROFESIONALES de las distintas ramas que la componen.

En memoria del GU TC Emilio Carlos TORLASCHI, quiero finalizar con las palabras finales que le escuché decir después de leerme el último mensaje naval recibido. Cuando se retiraba agregó: “**Soy el jefe de la Torre tres y sinceramente no sé qué hacer**”. Nunca más lo volví a ver y además **esto nos da una idea cabal en cuanto al adiestramiento del personal**.

Capitán de Navío VGM (RE) Salvador A. Mangano