

# Actuación del Submarino ARA Santa Fe en la Guerra de Malvinas

---

*Almirante VGM (R) Daniel Alberto Enrique Martin*

*Comodoro de Marina VGM (R) Juan José Iglesias*





***Almirante VGM (R) Daniel Alberto Enrique Martín.*** En la guerra de Malvinas fue Jefe de Armamento del submarino ARA Santa Fe. Fue Comandante del transporte ARA Cabo de Hornos, del submarino ARA Santa Cruz y de la Fuerza de Submarinos. Ejerció como profesor en diferentes escuelas de la Armada y como Secretario Académico y Jefe de Enseñanza de la Escuela de Guerra Naval, donde se desempeña actualmente como docente. Su último cargo en actividad lo ejerció como Jefe del Estado Mayor General de la Armada.

---



***Comodoro de Marina VGM (R) Juan José Iglesias.*** Es Licenciado en Sistemas Navales en Propulsión, Maestrando en Estrategia, Diplomado en Estado Mayor Naval y en Planeamiento Militar Conjunto en el Nivel Estratégico Operacional. Prestó servicios en unidades de superficie y submarinas, así como en el área de educación y personal de la Armada. Fue Comandante del patrullero ARA Murature, del submarino ARA Salta y de la fragata ARA Libertad y Director de la Escuela Naval Militar. Participó en la Guerra de Malvinas como Plana Mayor del submarino ARA Santa Fe. Desde 2014 forma parte de la cátedra de Evolución del Pensamiento Estratégico Naval de la Escuela de Guerra Naval.

---

# Actuación del Submarino ARA Santa Fe en la Guerra de Malvinas

*AL VGM (R) Daniel Alberto Enrique Martín*

*CM VGM (R) Juan José Iglesias*

## Resumen

El veterano submarino ARA Santa Fe tuvo una activa participación durante la Guerra de Malvinas. En este artículo, se narra su intervención en la operación llevada a cabo para reconquistar las Islas Malvinas el 2 de abril de 1982 –Operación Rosario–, así como su actuación posterior en el reabastecimiento de las Islas Georgias del Sur, donde tuvo su bautismo de fuego y donde su tripulación hundió la unidad, que hoy descansa en el fondo de las congeladas aguas argentinas adyacentes a la isla San Pedro.

## Abstract

*The veteran submarine ARA Santa Fe had an active role throughout the Malvinas War. In this article, we will recount its involvement in the operation launched to recover the Malvinas Islands (Falklands) on April 2<sup>nd</sup>, 1982 (Operation Rosario), as well as its subsequent deployment to resupply the South Georgia Islands, where it received its baptism or fire and where its crew sunk the unit, which rests today in the depths of the frozen Argentinean waters adjacent to San Pedro Island.*

## Composición de la Fuerza de Submarinos

A comienzos del año 1982 la Fuerza de Submarinos se encontraba compuesta por cuatro submarinos, dos de origen estadounidense de la clase GUPPY, el ARA *Santa Fe* (S-21) y el ARA *Santiago del Estero* (S-22), botados a fines de la Segunda Guerra Mundial y que prestaban servicios en nuestro país desde 1971. El ARA *Santiago del Estero* se encontraba a la espera de ser radiado por haber agotado su vida útil, mientras que el ARA *Santa Fe*, bajo el comando del entonces capitán de corbeta Horacio Bicain, adolecía los mismos problemas que su gemelo y se preveía su pase a la condición de “Reserva” a mediados de ese mismo año. Tenía un gran deterioro en la capacidad de sus baterías, las que, por su agotamiento, solo permitían unas pocas horas de inmersión y, en cambio, requerían períodos de carga cada vez más largos. Las otras dos unidades eran de origen alemán, Tipo 209: el ARA *Salta* y el ARA *San Luis*. Arribados al país en secciones y ensamblados en los talleres de Tandano en Buenos Aires, se incorporaron a la Armada en agosto de 1974.

Una mención aparte merecen las tripulaciones, que habían sido relevadas parcialmente durante el mes de febrero, como era costumbre en la Armada y que, por lo tanto, tenían un nivel mínimo de adiestramiento en esos momentos.

## La unidad al inicio de 1982

A comienzos de 1982, el submarino ARA *Santa Fe* (ex USS *Catfish*) tuvo que entrar a dique seco en el Arsenal Naval Puerto Belgrano, porque en diciembre del año anterior, durante el traspaso del Comando de la unidad, el submarino no pudo ir a inmersión y, a pesar de las innumerables maniobras que se realizaron, no se lo lograba controlar adecuadamente y mantenía una actitud e inclinación peligrosa.

Al entrar a dique y con el buque en seco, se verificó que los planos de popa se encontraban desacoplados de su sistema de transmisión, ya que habían “desaparecido” los pernos que conectaban estos planos con su eje de accionamiento. Se procedió entonces a su reparación y se efectuaron algunos otros arreglos adicionales, que le permitirían al submarino seguir operando con algún grado mayor de seguridad, dada la notoria vejez del material.

## El adiestramiento y las ejercitaciones

Durante los primeros días de marzo de 1982, se llevaron a cabo maniobras de adiestramiento individual frente a Mar del Plata, a fin de ajustar los roles a bordo, en particular para aquellos miembros de la tripulación que, recientemente, habían sido recibidos de pase en la unidad; además, se realizaron algunos ejercicios básicos con aeronaves.

A mediados de marzo, el submarino participó del Operativo Cimarrón, ejercicio que se realizaba con unidades navales de la Armada Uruguaya, y al finalizar, se regresó a la Base Naval Mar del Plata, donde desembarcó el oficial de enlace de la Armada Uruguaya que había navegado a bordo y se iniciaron los preparativos para la próxima etapa de navegación con la Flota de Mar.

El 24 de marzo, el capitán Bicain recibió la orden de comunicarse con el Comandante de la Fuerza, CN Elogio Moya Latrubesse, que se encontraba en Puerto Belgrano. Fue en esa circunstancia que Bicain recibió la orden de alistar su unidad y zarpar en 48 horas para realizar una patrulla en el área de las Malvinas y que, a la brevedad, recibiría la orden de operaciones correspondiente.<sup>1</sup>

En esta orden se precisaba que debía transportar a un grupo de buzos tácticos para desembarcar en las Islas Malvinas el 1 de abril. De no realizarse el desembarco de la fuerza principal, transportada en otros buques de la Armada, los buzos tácticos debían desembarcar, de todas formas, en las Islas Malvinas, para llevar a cabo un reconocimiento de playas. Cabe destacar que tanto el contenido de la orden de operaciones como la misión del submarino ARA *Santa Fe* no fueron conocidos por la tripulación sino hasta después de la zarpada de la unidad hacia Malvinas.

## Rumbo a las Islas Malvinas

El 27 de marzo a las 23:00, el submarino ARA *Santa Fe* zarpó de la Base Naval Mar del Plata con rumbo sur, hacia las Islas Malvinas, llevando a bordo una sección de trece buzos tácticos al mando del entonces capitán de corbeta Alfredo Cufre. Los buzos debían desembarcar el 1 de abril en

1- Burzaco, Ricardo, "La operación Georgias fue un verdadero absurdo", reportaje al capitán de fragata Horacio Bicain, revista Defensa y Seguridad, Año 2, N.º 7.

la playa que se encuentra al sudoeste del faro San Felipe, frente a la bahía Cristina (denominada playa Azul en la orden de operaciones) con la misión de demarcar la playa a la que arribarían las fuerzas de recuperación de las Islas, que serían trasladadas por las unidades de la Flota de Mar.

Debido a la vejez de la unidad, su alistamiento demandó ingentes esfuerzos de su dotación y del personal del Arsenal Naval Mar del Plata. Finalmente, logró hacerse a la mar con solo algunas limitaciones de importancia: la frigorífica tenía una capacidad limitada para mantener la temperatura, lo que obligó a basar el menú casi en un 100 % de víveres secos; la bomba de achique impulsaba poco caudal de agua, y persistía el mal funcionamiento de los destiladores, que ya era un problema consuetudinario.

Desde el punto de vista del armamento, para esta patrulla solo se mantuvieron a bordo los cuatro torpedos que estaban embarcados: dos (2) MK 14 y dos (2) MK 37.

Esa misma noche, y ya en franca navegación en superficie, con vientos de proa que disminuían la velocidad de avance, el capitán Bicain informó por el difusor de órdenes del buque a toda la tripulación que se dirigían a máxima velocidad hacia las Islas Malvinas, ya que formaba parte de la Fuerza de Tareas Anfibia (FTA 40) que tenía por finalidad la recuperación de las Islas después de casi 150 años, y que su misión era:

“Transportar y desembarcar en la bahía Cristina (cercanías de Puerto Argentino), Islas Malvinas, una sección de la Agrupación Buzos Tácticos a fin de realizar lo siguiente:

- Demarcar la playa de desembarco en bahía Yorke.
- Capturar el faro San Felipe.
- Tomar el aeropuerto.
- Controlar el istmo que tiene acceso al aeropuerto.”

Esta comunicación inmediatamente generó expresiones de júbilo y grandes expectativas en toda la tripulación; la unidad ya era parte de la Operación Rosario.

Durante todo el 28 de marzo, se continuó la navegación en superficie con fuertes vientos y se mantuvo el submarino a resguardo de las vistas por parte de otros buques.

A la mañana del día siguiente, los vientos comenzaron a disminuir, lo que permitió efectuar un ensayo de desembarco con el personal de la Agrupación Buzos Tácticos. Se armaron sobre cubierta los tres botes Zodiac con sus correspondientes motores fuera de borda, que se utilizarían para desembarcar en Malvinas, y se probó también el armamento portátil, principalmente los fusiles FAL-Para. La ejecución de este ejercicio, con condiciones de mar 2/3 y vientos de 25/30 Ns, resultó importante para los integrantes del grupo de buzos tácticos.

Por la tarde, empeoró considerablemente el tiempo, por lo que fue necesario capear un temporal con vientos del sector sur de 45 Ns y ráfagas de 55 Ns.

El 30 de marzo a las 07:00, la unidad arribó al punto de inmersión e informó de dicho acaecimiento a la Autoridad Control de Submarinos (ACOSUB). Ese mismo día por la noche, se recibió la orden de demorar el desembarco por 24 horas por razones climáticas. El mismo temporal, que había continuado durante toda la noche, estaba afectando el avance de toda la Fuerza de Tareas Anfibia. Ante esta nueva perspectiva, se fue distendiendo un poco la natural tensión que se estaba generando en el personal, al alejarse un poco más en el tiempo el momento de la primera operación de guerra real que realizarían las fuerzas propias en la recuperación del archipiélago.

El 31 de marzo a las 08:30, se arribó al “santuario” (zona de espera) ordenado en el plan de operaciones, al sudeste de Puerto Stanley, navegando en inmersión con un fuerte temporal del sudoeste.

Durante el día, se efectuaron observaciones para la determinación de corriente y puntos de situación para el desembarco, y se llegó a observar movimientos en tierra a través del periscopio. Asimismo, se apreció que no era factible ejecutar un reconocimiento con los buzos tácticos, debido a las condiciones climáticas imperantes.

Durante la noche, se procedió a efectuar un reconocimiento visual de la costa, aunque sin exponer demasiado el periscopio: se visualizaron movimientos de vehículos en la costa y luces encendidas en el aeropuerto y en la ciudad; y en el sonar se detectó el ruido de hélices proveniente de un posible pesquero que salía de Puerto Argentino, ante lo cual se verificó por el periscopio que un

pequeño barco se desplazaba a baja velocidad en las inmediaciones del acceso al puerto local. Más tarde supimos que se trataba del M/V *Forrest*<sup>2</sup>, de unas 250 toneladas de desplazamiento y que era el único barco en las islas provisto con un valioso radar de navegación, razón por la cual había zarpado a realizar su propia patrulla a fin de dar aviso si veía buques argentinos.<sup>3</sup> Durante el 1 de abril, se permaneció en el santuario y, al mediodía, recibimos un mensaje del Comandante de la Fuerza de Tareas con información de inteligencia que alertaba sobre la pérdida del factor sorpresa y de movimientos en la costa, y que advertía acerca de la posibilidad de que los buzos tácticos encontraran oposición al desembarcar. Además, recibimos la orden de reducir la misión tan solo al demarcado de la playa de desembarco, con lo que quedaban canceladas las dos primeras tareas de su misión –el istmo y el faro–.

Media hora más tarde, una falla generalizada de corriente alterna dejó sin comunicaciones externas al buque hasta las 17:30 (sin radioteletipo en forma definitiva), y recién a esa hora se pudo informar al Comando Superior que habíamos recibido la información y el listo para ejecutar el lanzamiento de los buzos tácticos.

Con el nuevo escenario y en virtud del reajuste de la misión y de la probable oposición presente en la playa elegida, los dos Comandantes, capitanes de corbeta Bicain y Cufre, efectuaron un rápido análisis de la situación y consideraron que desembarcar a los buzos tácticos en la playa designada originalmente podría perjudicar la misión, pues deberían cruzar la península con altas probabilidades de encontrarse con el enemigo.

Decidieron entonces que el lugar más apto, factible y aceptable para el desembarco del grupo de buzos tácticos sería un punto ubicado al norte de la punta Cebroña, próximo a la isla Riñón, para dirigirse desde allí a la playa al norte de punta Carlos, sobre la costa norte de la bahía Groussac. Desde allí, cruzarían hacia bahía Yorke para demarcar el lugar de desembarco, playa Roja, próxima a Puerto Argentino. Lamentablemente, al tener inconvenientes en las comunicaciones, no pudo informarse de este cambio de lugar de desembarco de las tropas especiales al Comandante de la Fuerza de Tareas.

---

2- A partir del 8 de abril al mando del teniente de navío Rafael Gustavo Molini.

3- Wwiiafterwwii, "Last Voyage of ARA Santa Fe 1982".

Durante esa tarde, solo se pudo recibir la orden de establecer un área de patrulla a 60 Mn al este del faro San Felipe, luego del desembarco.

A pesar del trabajo que efectuaba el personal de la dotación a bordo, persistieron las fallas de corriente alterna, que ocasionaron problemas en el girocompás y dejaron fuera de servicio el radar cerca de la medianoche. En esos momentos, se observó por el periscopio, que el faro San Felipe se había apagado, y se confirmó que el área próxima estaba en situación de alerta.

La situación fue mejorando, ya que aproximadamente a la 01:00 del 2 de abril se pudo restablecer el funcionamiento del radar, y a la 01:53 recibimos la orden del Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibia de ejecutar el desembarco de buzos tácticos, tal como se había convenido. De todas maneras, el Comandante decidió no informar sobre el cambio de playa para no recargar las comunicaciones.

El submarino salió a superficie a la 01:55 y completó la aproximación a punta Celebroña, mientras el personal de buzos tácticos alistaba el material en cubierta, los tres botes Zodiac y el armamento, sin encender ninguna luz.

Casi una hora después (a las 02:50), a siete cables de la costa de la isla Riñón, se inició el desembarco, en el que se destacó el grupo de los trece buzos tácticos a las 03:35, con tres botes de goma con motor, utilizando como referencia la baliza de punta Celebroña que estaba encendida.

Aún con bastante excitación, pero con la satisfacción del deber cumplido, a las 03:40 se inició el tránsito a máxima velocidad, en superficie, hacia el área de



Esquema de la zona de desembarco de los buzos tácticos.

patrulla, tal como estaba ordenado, manteniendo contacto visual con los botes y habiendo informado al Comando Superior el cumplimiento de la misión.

### Un susto que no llegó a mayores

Inmediatamente después, se recibió a bordo un pedido radial de identificación proveniente del destructor ARA *Hércules*, comandado por el capitán de fragata Enrique Emilio Molina Pico. El equipo transmisor del submarino continuaba averiado y, por lo tanto, era imposible comunicarse por el mismo canal por el que se efectuaba la llamada. La tensión iba subiendo y, en la unidad de superficie, ya se había ordenado “cubrir puestos de combate” y preparar el armamento para eliminar ese supuesto contacto enemigo que, obviamente, no era otro que el submarino ARA *Santa Fe* que, por las razones expuestas anteriormente, no estaba en el lugar donde debía encontrarse en esos momentos.

Las distancias entre ambas unidades se iban acortando rápidamente sin que hubiese comunicación entre ambos, lo que no suponía un buen desenlace. El Comandante decidió entonces, a las 04:05, ir a inmersión a plano profundo e intentar establecer comunicación a través del teléfono subacuático (UQC). Si bien la idea era muy buena y podía salvar la situación, la visión a bordo del destructor no era exactamente la misma; el contacto radar de superficie había desaparecido y se había transformado en un contacto sonar, es decir, un submarino enemigo.

Gracias a la divina providencia, tan solo instantes antes de que el destructor ordenara abrir fuego, el Jefe de Comunicaciones del submarino, teniente de fragata Carlos Croci, alcanzó a establecer el enlace, con lo que se evitó lo que podría haber sido una enorme tragedia.

En la mañana del 2 de abril, se arribó al área de patrulla y se asumió la tarea de informar movimientos de unidades enemigas en caso de que fueran detectadas. A plano de periscopio, nos fuimos enterando del éxito y las vicisitudes del desembarco únicamente por las noticias que escuchábamos captando radios comerciales.

A partir de las 21:45 del 2 de abril, el Comandante de la Fuerza asumió el control operativo de la unidad, que hasta ese momento lo había ejercido el Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibia en forma directa. A las 14:00 del día siguiente, se recibió la orden de regresar a la Base Naval Mar del Plata, iniciándose el tránsito de regreso en superficie a las 19:00, evitando todo contacto posible. Se tomó puerto en la Base Naval Mar del Plata el día 7 de abril a las 02:00.

Mientras se amarraba, se observó sobre el muelle de atraque la presencia de dos (2) camiones de combustible con sus respectivos acoplados, tres (3) camiones de la Dirección de Abastecimientos Navales y dos (2) tráileres con torpedos, lo que nos dio una perfecta idea de que nuestra permanencia en puerto sería breve.

Coincidentemente, se encontraban aguardando al submarino en el muelle algunos buzos tácticos del grupo que había desembarcado en las Islas Malvinas el 2 de abril, quienes nos confirmaron que luego de recuperar Puerto Argentino pudieron comprobar que en el lugar del desembarco original (playa Amarilla) se habían encontrado tres nidos de ametralladoras que estaban esperándolos y varios metros de alambres de púas. La decisión del cambio de playa había sido acertada.

### **El S-21 se prepara para una segunda patrulla**

Apenas se tomó muelle en la Base Naval Mar del Plata, recibimos la orden de alistarnos para una patrulla de guerra prolongada.

El panorama no se presentaba muy alentador, ya que las fallas técnicas eran varias y algunas de difícil solución. Entre ellas, las baterías estaban con muy bajo rendimiento, casi agotadas; la radio tenía servicio disminuido luego del incendio; el radioteletipo estaba totalmente fuera de servicio; las bombas de achique funcionaban solo a plano de periscopio; los motores tenían varios inconvenientes, como una seria pérdida de aceite y otras insuficiencias más. Por ello, se iniciaron de inmediato las reparaciones, que, según el análisis efectuado por el entonces Jefe del Arsenal Naval Mar del Plata, capitán de fragata Pedro Edgardo Meric, llevarían un tiempo mínimo de trece días.



Merced al fervor de la tripulación y al personal civil del Arsenal, el submarino ARA *Santa Fe* estuvo listo para zarpar el 15 de abril, ocho días después del regreso de las Islas Malvinas.

El Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), vicealmirante Juan José Lombardo, había decidido emplear la unidad en una nueva misión, que consistía en reforzar las escasas fuerzas de la guarnición desembarcada en forma acelerada en Grytviken, Islas Georgias del Sur, durante su recuperación, y proveerles algunos limitados pertrechos.

### Zarpamos hacia Georgias

El 16 de abril, la unidad ya estaba preparada para una campaña de 60 días de navegación y, a las 23:30, luego de recibir a bordo al Grupo Golf, compuesto por once (11) hombres de servicios y nueve (9) infantes de marina con armamento especial, a cargo del capitán de corbeta de infantería de marina Luis Carlos Lagos, zarpamos de la Base Naval Mar del Plata, con un total de 23 torpedos (6 MK 14, 9 MK 23 y 8 MK 37) y 6 t de pertrechos, entre ellos:

- Proyectiles antitanques BANTAM
- Cinco (5) lanzacohetes de 3,5"
- Un cañón sin retroceso
- Equipos de comunicaciones

Al cruzar las escolleras exteriores del puerto, frente al cabo Corrientes, sufrimos una serie de fallas eléctricas en el control de propulsión que motivaron una reparación al garete en proximidades de Mar del Plata.

Allí, la tripulación se enteró de cuál sería nuestro destino y nuestra nueva misión:

“Transportar y desembarcar en Grytviken (isla San Pedro), al Grupo de Apoyo Golf, y evitar empeñarse en operaciones ofensivas deliberadas en tránsito al objetivo, salvo para autodefensa, a fin de reforzar, reabastecer y apoyar a las fuerzas propias destacadas en la isla.”

La misión contribuía con la del Grupo Golf y, entonces, la llegada al objetivo era imprescindible, para lo cual había que velar al máximo las actividades de alistamiento previas (lo que así se había hecho) y ameritaba el mayor sigilo durante la navegación. Según las órdenes recibidas, el ARA *Santa Fe* no debía empeñarse en operaciones ofensivas deliberadas y solo se podían usar los torpedos como autodefensa. Se debía mantener silencio radiotelefónico, transmitir solo información vital, comunicar el cumplimiento de la misión y acusar recibo solo de aquellos mensajes que ordenasen hacerlo.

### Travesía a las Islas Georgias

Para cumplir la misión en el plazo ordenado, ya que se consideraba que Gran Bretaña intentaría tomar primero las Islas Georgias antes de dirigirse a las Malvinas, se asumió una derrota directa hacia Grytviken, navegando en inmersión lo menos posible, pues el buque avanzaba más rápidamente en superficie, siempre cuando las condiciones meteorológicas no se interpusieran.

Lamentablemente, el tránsito hacia las islas Georgias fue muy lento debido a un clima adverso casi permanente, que obligó en muchas oportunidades a navegar en inmersión a muy poca velocidad, realizando snorkel de manera casi continua, debido a la poca capacidad de las baterías.

La unidad soportó temporales con estados de mar 7/8, granizo y tormentas de nieve, lo que no solo obligó a navegar en inmersión, disminuyendo la velocidad de avance, sino que también produjo importantes daños. Estos daños se sumaron a aquellos deterioros producto de la vejez y el estado del material en su conjunto, con lo cual la travesía fue una continua reparación de fallas. De su planta normal de tres motores, hubo períodos en que solo se dispuso de uno o de dos por averías en los otros, lo que también generó demoras en la derrota. Por los embates del mar, se presentaron daños en el recubrimiento de

la vela (torreta del submarino), en la parte superior de la superestructura y en el eje de una hélice, esta última aparentemente producida por el desprendimiento de una tapa de cubierta, a causa de los temporales, que habría golpeado el eje.

Esto motivó el aumento del nivel de ruidos producidos por el buque, lo que afectó la probabilidad de detección y aumentó sensiblemente la indiscreción de la unidad.

Las condiciones atmosféricas adversas y las averías que se produjeron en la propulsión produjeron un retraso en la fecha inicialmente calculada para el arribo, demora que, al 22 de abril, era de 36 horas.

### **Burlando el bloqueo del enemigo**

Durante el trayecto y muy cerca de las Islas Georgias, se confirmó a bordo del ARA *Santa Fe*, que el Reino Unido de Gran Bretaña había decidido recuperar las Georgias y que su Fuerza de Tareas podría arribar allí a última hora del 27 de abril.

Por otra parte, y por exploración aérea propia, recibimos información sobre las posiciones de las unidades del enemigo que se encontraban en nuestra derrota, entre ellas, un destructor de Tipo 42 y un buque tanque. Se reiteró, además, la orden de “extremar las medidas para evitar la detección” y se actualizó el concepto de la operación, ya que se nos ordenó “ocupar un área de patrulla luego de desembarcar el personal”.

Dada la presencia de contactos de superficie enemigos, sumado al elevado nivel de ruidos propios que dificultaba la escucha sonar propia y facilitaba la detección por parte del enemigo se decidió asumir una derrota directa hacia Grytviken y se informó de esta circunstancia al ACOSUB. En consecuencia, se adoptó un rumbo directo hasta el cabo Buller en el sector noroeste de la isla San Pedro, que había sido elegido como punto de recalada (cabe recordar que el *Santa Fe* no poseía navegador satelital en servicio). Luego se barajaría la costa hasta la bahía Cumberland, navegando en superficie en las horas nocturnas y enmascarando el ruido propio con las rompientes.

En la noche del 23 de abril, el ACOSUB confirmó la presencia de una

mayor cantidad de unidades enemigas (entre ellas un submarino nuclear) a 40 millas al norte de la isla San Pedro, con la apreciación de que estas constituían un Grupo de Tareas que se preparaba para ejecutar acciones contra Grytviken-Leith.

El 24 de abril a las 05:00, fuimos a inmersión con marcha combinada (snorkel/ baterías) hasta las 14:00, cuando recalamos en el cabo Buller, caímos al sudeste barajando la costa a 3000 yardas de ella en demanda de la bahía Guardia Nacional (bahía Cumberland), navegando ahora solo con baterías.

Una vez traspuesto el bloqueo, a las 18:30, salimos a superficie y, al poco tiempo, se obtuvo un rumor hidrofónico que correspondía a hélices y rompientes.

El S-21 siguió su marcha sobre baterías en superficie, hacia bahía Cumberland, recostado sobre la costa, pues así se confundiría con los acantilados y sería más difícil que fuera detectado por los radares enemigos, mientras que, por otro lado, los ruidos que pudieran producirse se enmascararían con el ruido ocasionado por las rompientes.

Cabe destacar que la derrota decidida por el Comandante fue previendo la presencia de un submarino enemigo, aunque en esos momentos el principal riesgo no era el enemigo, sino las rocas, en un lugar en el cual nunca habíamos navegado y con una carta náutica no adecuada.

Al caer la noche, una espesa neblina nos impedía ver la costa, aunque estábamos navegando muy cerca de ella. A las 22:00, se ingresó en bahía Cumberland propulsando sobre baterías.

### **Arribo al puerto de Grytviken**

A las 23:30, arribamos a la caleta Capitán Vago. Por un lado, era imposible emitir con el radar, por la pobre discriminación que poseía dentro de la milla. Por otro lado, el visor nocturno utilizado por el personal en la vela para la navegación no era suficiente para garantizar una aproximación segura, ya que existía el peligro de encallar contra una roca porque no contábamos con una buena cartografía de la zona y dado que desconocíamos las características

hidrográficas de la caleta. Por estos motivos, el Comandante no consideró aceptable atracar en horas nocturnas al muelle existente en la punta Coronel Zelaya, en Grytviken.

Entonces, el buque permaneció gareteando entre 500 y 1000 yardas al sudeste de la punta Carcelles, en la boca de la caleta Capitán Vago, y se trató de establecer contacto radial con personal en tierra. Tras haber intentado por los medios de UHF y VHF, el contacto se concretó por un canal internacional de radio, improvisando una comunicación lo más encubierta que la imaginación permitiera, ya que no se había previsto la coordinación necesaria en el plan de comunicaciones.

Una vez establecida la comunicación, arribó al submarino el teniente de navío de infantería de marina Guillermo Jorge Luna, quien se encontraba a cargo de la sección de infantes de marina que había desembarcado en dicho lugar el 3 de abril, con una embarcación requisada del BAS y se dio comienzo al desembarco del personal del Grupo Golfy del material correspondiente. Esta tarea demandó tres viajes de esta embarcación, realizados entre la 01:00 y las 04:45. Inicialmente, la evaluación del Comandante era marcharse de la caleta a las 04:00, pero la maniobra de descarga se retrasó casi una hora. Una vez concluida la tarea, a las 04:50 del 25 de abril, iniciamos la derrota de salida en superficie, en dirección hacia la boca de salida de la bahía Cumberland, navegando sobre motores diésel a la máxima velocidad posible y con la nave lista para ir a inmersión. La intención era navegar barajando la costa con una derrota similar a la de entrada, primero en superficie mientras las condiciones de luz lo permitieran, para alejarnos lo más rápidamente posible, y luego en inmersión en horas diurnas. Llegada la noche, buscaríamos una caleta o una bahía, o bien garetearíamos en un lugar seguro para reparar los daños, investigar los ruidos y transmitir el despacho de cumplimiento de la tarea ordenada. El Comandante había decidido este curso de acción ya que estimaba la presencia de un submarino nuclear cerca de la boca de entrada a Grytviken y la de unidades de superficie en la derrota que debíamos seguir al salir de la bahía Cumberland.

En realidad, la Marina Británica había designado a los submarinos de propulsión nuclear HMS *Conqueror*, que había llegado a la zona el 16 de abril, y HMS *Spartan*, que se encontraba en el área de las Islas Malvinas desde el

12 de abril, para que patrullaran el litoral de la isla San Pedro desde el norte y noreste hasta la bahía Cumberland, y desde el oeste y el sur, respectivamente.<sup>4</sup>

## El bautismo de fuego

Poco antes de llegar a la boca de la bahía Cumberland y a poco de alcanzar aguas abiertas, envueltos aún por la penumbra del amanecer, caímos a babor a gran velocidad. Con el cielo totalmente cubierto con nubes bajas y a cinco minutos de pasar a inmersión, los vigías en el puente avistaron un helicóptero que surgía imprevistamente de la gruesa capa de nubes que cubría el cielo casi hasta el nivel del mar y se acercaba por la aleta de babor. Luego se supo que era un helicóptero Wessex proveniente de la fragata HMS *Antrim* que, tras avistarnos fortuitamente, comenzó un ataque al submarino junto con otros cinco helicópteros del grupo de buques británico que patrullaba la zona.

Inmediatamente, el oficial de guardia en el puente, teniente Benjamín Argañaráz, accionó la alarma de colisión, lo que produjo el movimiento y cierre interno de todos los compartimentos, con los mecanismos preparados para ir a inmersión.

La aeronave inglesa inició un decidido ataque sobre el submarino con dos cargas de profundidad MK XI Mod 3, que cayeron cerca del buque por la banda de estribor. La explosión provocó el sacudimiento de la nave con una inmediata escora hacia esa banda y, si bien nadie resultó herido, hubo una serie de averías que desencadenaron la interrupción en el suministro de energía, la puesta fuera de servicio del tablero indicador de aberturas de casco, la rotura del manómetro de profundidad, una avería en el valvulón<sup>5</sup> y la inutilización de los sistemas de comunicación interna

Mientras que el Comandante ordenaba la caída con todo timón a estribor, rápidamente el jefe de inmersión, teniente de fragata Juan Carlos Segura, y el equipo que se encontraba en el compartimento de control, realizaron las maniobras necesarias para recuperar la energía del buque, restablecer la propulsión del navío y sus comunicaciones internas, así como también lograr adrizarlo.

4- Lopes, Roberto, *O Código das profundezas*, Río de Janeiro, Civiização Brasileira, 2012.

5- Válvula de gran tamaño por la que entra el aire al submarino al navegar en superficie, para alimentar los motores diésel.



*El ARA Santa Fe atacado por el Wessex con cargas de profundidad MK XI (recreación)*

Los buques británicos ya conocían nuestra presencia y el HMS *Brilliant* envió a uno de los helicópteros Lynx para que se uniera al ataque contra el *Santa Fe*. Mientras tanto, el Wessex se mantenía colgado esperando la llegada de su relevo aéreo, antes de volver al *Antrim* para rearmarse, y arriaba su domo sonar para mantener la detección del submarino si este decidía ir a inmersión.<sup>6</sup>

Rápidamente, el Comandante llegó al puente y observó al Wessex en vuelo estacionario a unos 300 m por la amura de estribor cuando, sorpresivamente, abrió fuego con ametralladoras sobre el puente, de tal modo que quienes allí se encontraban tuvieron que hacer “cuerpo a tierra” para evitar la lluvia de proyectiles que, afortunadamente, dieron sobre el sector de los mástiles sin herir a nadie.

Al recibir este constante hostigamiento y por iniciativa de un grupo de la dotación, el Comandante autorizó a emplear fusilería para tratar de mantener alejados a los helicópteros. Se conformó así un grupo de siete tripulantes voluntarios, quienes ubicados en la vela y con los pocos fusiles Garand Beretta que había a bordo repelieron el ataque intentando mantener a los helicópteros alejados y fuera de la vertical del buque.

Este grupo estaba integrado por cabos de diferentes especialidades, quienes con tremendo valor y audacia mantuvieron alejadas a las aeronaves del *Santa Fe*, mientras desde el interior del submarino se mantenía la cadena de aprovisionamiento de munición y fusiles para apoyar la tarea de quienes se encontraban en la vela.<sup>7</sup>

6- Malvinas Fuerte Barragán, “La mortal travesía del submarino Santa Fe”, en <https://www.facebook.com/notes/353289526092854/>.

7- Este grupo, constituido por los cabos principales Héctor Felman, José Mareco, los cabos primeros Enrique Muraciolo, José Silva y los cabos segundos Norberto Bustamante y Jorge Ghiglione, fueron condecorados por la Armada Argentina con la medalla “Honor al Valor en Combate” y el cabo segundo Alberto Macías con la medalla de la Nación Argentina al “Herido en Combate”.

Tras efectuar una verificación rápida de las averías que presentaba la unidad en ese momento, el capitán Bicain desechó acertadamente la idea de buscar aguas más profundas para realizar una maniobra de inmersión. Continuó entonces la caída hacia esa misma banda, mientras buscaba acercarse a la acantilada costa ya que era un área más desfavorable para los posibles torpedos antisubmarinos que le pudieran lanzar y con la idea de lograr protección antiaérea desde Grytviken.

Mientras a bordo se realizaban rápidas faenas para solucionar los problemas producidos por las cargas de profundidad que había lanzado la aeronave británica, el helicóptero Lynx del destructor HMS *Brilliant* arribó a la escena de acción. Se aproximó rápidamente al submarino por la popa y lanzó el torpedo MK 46 que llevaba a bordo. Y, si bien afortunadamente no llegó a impactar contra el buque, la aeronave aprovechó la momentánea confusión e inició su primer ataque con ametralladoras sobre la vela del submarino.

Mientras navegábamos en zonas de aguas poco profundas y en dirección a Grytviken, se buscó advertir al personal de tierra sobre la situación que se encontraba atravesando la unidad.

Al mismo tiempo, dos helicópteros Wasp, armados con misiles aire-superficie AS-12, decolaron del buque polar HMS *Endurance* y, al encontrarse a distancia de lanzamiento del submarino, dispararon sus misiles. Uno impactó sobre el valvulón y en el mástil de snorkel, mientras que el otro atravesó la vela y una esquirla, producto de ese impacto, le cortó la pierna al cabo segundo Alberto Macías, que estaba recargando los fusiles. Fue llevado de inmediato dentro del submarino, donde fue atendido por el enfermero de la unidad, suboficial primero Arnoldo Funes, quien le realizó los primeros auxilios e impidió una hemorragia que le hubiera costado la vida.

Durante el resto del trayecto, el submarino fue hostigado permanentemente por varios helicópteros que lograron impactos de misiles y de ametralladoras –se estima que el submarino recibió aproximadamente 1600 disparos de armas automáticas durante su repliegue hacia Grytviken–. La intensidad del ataque y la herida causada al cabo Macías motivaron que el Comandante ordenara desalojar la vela y el puente de navegación donde estaban apostados los tiradores.

Se ingresó así nuevamente a la caleta Capitán Vago, perseguidos por un helicóptero Sea Lynx que hostigó al buque aun durante la maniobra de atraque al muelle de la estación científica británica, ubicado en la punta Coronel Zelaya, maniobra que realizó el Comandante desde el compartimento de Comando, dentro del submarino, utilizando el periscopio.

Una vez apoyado en el muelle, los helicópteros británicos volvieron a atacar con misiles. Estos atravesaron la vela compuesta de fibra de vidrio y, desde tierra, los infantes de marina del teniente de corbeta Roberto Giusti rechazaron el ataque con fuego de ametralladoras y lanzando un misil antitanque Bantam, que, después de haber sido correctamente guiado y corriendo atrás del helicóptero, cayó al agua porque había finalizado su alcance eficaz. Pero su efecto disuasivo fue terminante, ya que al verlo los helicópteros finalizaron el ataque sobre el submarino y se alejaron.

Una vez atracados a muelle, ante la persistencia de los ataques y el estado de indefensión de la dotación en el interior del buque, se ordenó el desembarco por los lugares habituales en grupos de cinco o seis personas. Uno de los primeros en desembarcar fue el cabo Macías, que lo hizo acompañado del enfermero, suboficial Funes, y de un grupo de suboficiales que, oficiando de camilleros, lo transportaron hasta la casa Shackleton, donde le amputarían la pierna derecha mediante una operación que realizó el teniente de navío médico Mario Gatica con la colaboración de los enfermeros Funes y Barrionuevo.

Hora	Buque	Helicóptero	Suceso
05:55	Antrim	Wessex 406	Bombas de profundidad (2) MK 11
06:00	Brilliant	Lynx 341	Torpedo (1) MK 46 – Ametralladoras
06:07	Endurance	Wasp 434 y 435	Misiles (2) AS 12 – Un impacto
06:15	Brilliant	Lynx 341	Ametralladoras
06:35	Brilliant	Lynx 342	Ametralladoras
06:45	Endurance	Wasp 434 y 435	Misiles (2) AS 12 – Un impacto
06:48	Plymouth	Wasp 445	Misil (1) AS 12 – Un impacto
06:55	Brilliant	Lynx 341 y 342	SUSF (ARR) a muelle - Ametralladoras
07:05	Endurance	Wasp 435	Misiles (2) AS 12 – Un impacto
07:15	Endurance	Wasp 434	Misiles (2) AS 12 – Un impacto
07:20			Cesan ataques

*Tabla de ataques de helicópteros al ARA Santa Fe en las Georgias del Sur*

El resto de la tripulación desembarcó por un pesado tablón, colocado a modo de planchada por el teniente de fragata de infantería de marina Miguel Ángel Campos, y se puso bajo las órdenes del Comandante Militar de las Islas Georgias del Sur, capitán de corbeta Luis Lagos, para contribuir a la defensa de Grytviken.

En esas circunstancias, el Segundo Comandante, capitán de corbeta Horacio Michelis, le sugirió al capitán Bicain alejar el submarino de la costa y hundirlo, pero este, ante la posibilidad de que la nave todavía pudiera navegar, ordenó esperar hasta la noche para evaluar los daños y, de ser posible escabullirse bajo la protección de la oscuridad.<sup>8</sup>

En el muelle, el submarino se había escorado a babor, se había sumergido parcialmente de popa y había llegado a apoyarse en el fondo.

Según la evaluación de daños realizada, no había certeza sobre las posibilidades de que la unidad pudiese zarpar y mucho menos navegar en aguas abiertas. La propuesta al Comandante fue la destrucción del submarino, a lo que este se opuso reiterando sus intenciones de evaluar oportuna y personalmente el estado del buque, para zarpar de noche o hundirlo.

### El ataque enemigo para tomar la plaza

Posteriormente, se produjo la primera novedad luego del ataque al submarino: un helicóptero Wasp del HMS *Endurance* aterrizó del otro lado de la caleta, frente a la punta Coronel Zelaya, y desembarcaron entre cinco y diez hombres, que montaron un observatorio fuera del alcance de las armas argentinas.

A las 10:00, el *Antrim* y el *Plymouth* iniciaron el fuego naval con sus cañones de 4,5 pulgadas reglado sobre puntos notables próximos a nuestra posición y luego corregido por el puesto de observación enemigo, al que —como ya se ha dicho— no se podía batir.

Desde las posiciones argentinas, no se podían ver los buques que hacían fuego y se suponía que lo hacían desde la bahía Guardia Nacional o desde la bahía

---

8- Óp. Cit., “La operación Georgias fue un verdadero absurdo”.

Grande. El capitán Lagos envió una patrulla de exploración para verificar la posición y la cantidad de buques que efectuaban el bombardeo, pero, por la falta de elementos, no logró llegar a alturas que permitieran esa observación. En cambio, sí se encontró con la novedad de que el enemigo estaba abocado a la tarea de helitransportar a la costa opuesta de la punta Coronel Zelaya un número de efectivos próximo a una compañía de tiradores, usando cuatro o cinco helicópteros a cubierto de la observación argentina.

El bombardeo se hacía en salvas de seis a diez disparos y se alternaba su cadencia con intervalos de cinco minutos aproximadamente. Según la versión británica, el HMS *Antrim* y la fragata HMS *Plymouth* dispararon en esa jornada 236 tiros contra las posiciones argentinas.

Durante este bombardeo, la primera ola de la fuerza británica había sido helitransportada por el Wessex del *Antrim* y los dos Lynx del *Brilliant* en Hestesletten. Era una compañía de 75 hombres del Special Air Service (SAS) y del Special Boat Service (SBS), junto con otros Royal Marines, bajo el mando del mayor J. M. G. Sheridan, que avanzó a través de la estación ballenera en Grytviken y, cruzando (sin saberlo) un campo de minas, llegaron hacia las posiciones argentinas en la punta Coronel Zelaya.<sup>9</sup>

Las tropas del SAS y del SBS se ubicaron estableciendo puestos de observación y de fuego de apoyo de combate, mientras que los Royal Marines, divididos en dos grupos, uno a cada lado de Grytviken, tomaron las posiciones previas al asalto. En determinado momento, los SAS encontraron posiciones sospechosas y ordenaron al equipo Milan de la unidad que los atacara. Se dispararon varios misiles, aunque los lanzamientos fracasaron y no produjeron bajas en las tropas argentinas. Tras verse repentinamente atacados también por la retaguardia, el capitán Lagos concluyó que las fuerzas británicas habían rodeado la posición argentina.

### **Momentos previos a la caída de la plaza**

La situación se agravaba progresivamente. El fuego naval, que continuaba sin cesar, provocó el desprendimiento de rocas en el paredón ubicado a espaldas

9- Operación Paraquat, Naval History, en [https://www.naval-history.net/F32-South\\_Georgia\\_retaken-Paraquat.htm](https://www.naval-history.net/F32-South_Georgia_retaken-Paraquat.htm).

de la posición argentina en la punta Coronel Zelaya. Las rocas cayeron sobre las defensas propias y obligaron a replegar al personal allí emplazado.

Ante el avance de la situación y antes de que se iniciara el fuego de infantería, el capitán Bicain decidió incinerar los elementos clasificados, las claves y el material criptográfico; se arrojó la munición mayor y los explosivos al agua, y se dispuso el repliegue del personal hacia las posiciones de defensa centrales.

El cerco se hacía cada vez más estrecho. Los disparos esporádicos de misiles Milan desde retaguardia restaban libertad de acción al personal. La tripulación del submarino encontraba dificultades para cavar defensas en la dura roca porque no se tenían elementos de zapa ni bolsas para construir refugios con sacos terreros.

### **La rendición**

El capitán Bicain y el capitán Lagos habían analizado las posibilidades de resistir hasta el día siguiente, pero terminaron por desecharlas. A las 16:00 de ese día 25 de abril, cuando ya anochecía, el capitán Lagos, tras apreciar la situación que vivía, consideró que sus posibilidades de demorar con éxito la caída de la plaza eran casi inexistentes.

En efecto, el enemigo ocupaba posiciones relativas favorables, observaba y conocía el dispositivo propio; faltaba equipo adecuado para el personal del submarino, que también carecía de armas para defenderse, y, sobre todo, se recibía fuego desde posiciones que estaban a cubierto de la observación y del rechazo propio, y no había comunicación que permitiera suponer la llegada de refuerzos.

Alrededor de las 17:00, y al entender que se encontraba en el evidente caso de “manifiesta inferioridad” ante el enemigo, el capitán Lagos le comunicó al capitán Bicain que, cumpliendo con las directivas políticas que le había impuesto la superioridad, es decir, que los ingleses tenían que tomar las Islas Georgias con un acto de fuerza, se iba a efectuar la rendición para evitar una masacre. Decidió entonces establecer comunicación con el enemigo y rendir la posición.

Con una imaginable emoción, se ordenó a todo el personal formar frente al mástil. Se arrió el pabellón, se cantó con voz quebrada el himno nacional y se dieron a continuación tres voces de “Viva la Patria”.

Los británicos, con personal superior al mando, se encontraban a escasos metros de la formación; avanzaron lentamente hacia la escena y se hicieron cargo de inmediato de la atención médica del cabo segundo Macías, de desarmar a los efectivos argentinos y de disponer patrullas especiales que, en forma conjunta con los defensores, procedieron a desactivar las voladuras y trampas preparadas.

### Prisioneros de guerra

Esa misma tarde del 25 de abril, la tripulación del submarino ARA *Santa Fe*, junto con la sección del teniente de navío Luna y los refuerzos que se habían llevado a la isla, encabezados por el capitán Lagos, fueron tomados prisioneros.

A todos los prisioneros se los separó por jerarquías y se los alojó en diferentes locales de la casa Shackleton. Todos fueron revisados hasta el más mínimo detalle; se les inspeccionó minuciosamente la vestimenta y los británicos se quedaron con sus efectos personales, muchos de los cuales jamás fueron devueltos. Infringiendo lo dispuesto en la Convención de Ginebra, algunos prisioneros argentinos fueron obligados a levantar el campo minado establecido en la defensa de la plaza y a desconectar las trampas con explosivos instaladas en diferentes lugares.

### Cambio de muelle y el ardid para hundir el submarino

Al día siguiente, 26 de abril, el Comandante de la fragata HMS *Brilliant*, capitán John Francis Coward, ex oficial de submarinos, se trasladó en vuelo a Grytviken para inspeccionar el submarino *Santa Fe*.

El buque estaba amarrado a muelle y se encontraba hundido parcialmente, inclinado a babor y con la proa levantada; tenía la torreta agujereada, algunas partes habían sido arrancadas por los ataques de los misiles y tenía innumerables agujeros de metralla. En su interior, el panorama no era

más alentador: las baterías gaseaban, se presentaban varias averías y solo estaban encendidas las luces de emergencia.<sup>10</sup>

Luego de esta verificación, el Comandante de la Fuerza de Tareas británica, capitán Brian Young, indicó que se debía retirar el submarino del muelle de la BAS hacia otro que se encontraba en la antigua estación ballenera de Grytviken. Aducían que la comprometida situación del submarino podría generar gases explosivos (emanaciones de hidrógeno provenientes del ácido de la batería) y que, si estallaba, podría detonar los torpedos que llevábamos a bordo.

En principio, el Comandante rechazó la orden; sin embargo, luego de conversar con el capitán Michelis, el segundo de a bordo, decidió aceptar y aprovechar esta circunstancia para proceder a sabotear el submarino durante la maniobra de traslado, haciéndolo de forma disimulada para evitar represalias y, además, para inutilizar el principal muelle de la caleta y que no pudiera ser usado por el enemigo.

Para este movimiento, se designaron seis suboficiales. Durante el traslado del buque del muelle de la estación científica al de la estación ballenera, a la vista de los guardias británicos no especialistas en la materia, dos de ellos maniobraron válvulas de inundación que habían sido perfectamente seleccionadas y eran difíciles de ubicar para quien no conocía la unidad; esto produjo una entrada de agua que lentamente inundaría el interior del submarino y provocaría su hundimiento.



*El submarino  
ARA Santa Fe  
semihundido en el  
muelle de Grytviken*

10- Bóveda, Jorge, Malvinas: La odisea del submarino Santa Fe, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2007.

Esta maniobra tuvo el éxito esperado: el buque llegó al nuevo muelle semihundido y, al atracar, se escoró violentamente, lo que motivó el desembarco descontrolado de la custodia. Tras dos horas hundido, el buque quedó asentado en el fondo, solo con la vela y parte de la cubierta de proa en la superficie.

### **Muerte del suboficial Félix Artuso**

Durante este traslado, se produjo el más trágico episodio de la operación. Una vez que había zarpado del muelle de la base científica, a solo unas 100 yardas, el buque se escoró a babor y daba la sensación de que no volvería a recuperar la vertical.

El capitán Bicain, que se encontraba en el puente con el capitán Coward y otro oficial británico de custodia, sugirió poner en funcionamiento el rotocompresor<sup>11</sup> a fin de mandar aire a presión a los tanques, que estaban inundados por las averías sufridas en el ataque de los helicópteros, y mejorar así la flotabilidad positiva.

Con la aprobación del capitán Coward, el capitán Bicain le impartió la orden directamente al suboficial Artuso, quien inició la tarea ordenada y puso en funcionamiento el rotocompresor, acción que se escuchó claramente desde el puente. Tras haber escuchado este sonido tan característico, un infante británico se asomó a cubierta por la escotilla del cuarto de baterías popa y disparó su arma al aire gritando que el submarino se hundía.

¿Qué había ocurrido? El suboficial Artuso, al recibir la orden del Comandante de adrizar el submarino mediante el rotocompresor, se dirigió a la banda de estribor para ponerlo en marcha y mover las palancas de accionamiento de las válvulas, que, ubicadas en el cielo del compartimento, compensarían el desbalanceo del barco, lo que realizó con rápidos y precisos movimientos, tal cual lo exigía el procedimiento. Su custodio, un cabo infante de marina inglés, tenía órdenes de que el marino argentino no debía acceder a mecanismos ubicados en ese sector y le disparó cuatro tiros

<sup>11</sup>- Compresor rotativo de baja presión, cuya función es compensar la estabilidad del buque al enviar aire a los tanques externos para mantener el adecuado adrizamiento del buque, principalmente en superficie, lo que permite ahorrar el aire comprimido de alta presión de los botellones.

a quemarropa con su pistola Browning 9 mm, sin ninguna advertencia ni intimidación, que le causaron la muerte inmediata.<sup>12</sup>

El capitán Bicain consultó al cabo Íbalo (timonel) sobre lo que había ocurrido, quien le informó que le habían disparado a Artuso y que yacía en el suelo del Compartimento de Control. No pudiendo bajar él mismo a ver qué había sucedido, y aún sin saber si el suboficial Artuso estaba herido o muerto, le indicó al capitán Coward que se haría cargo de la maniobra, y así se alcanzó el muelle de madera de la antigua ballenera de Grytviken.

Una vez amarrados, el capitán Bicain, al recibir las condolencias del capitán Coward por la muerte del suboficial Artuso, le respondió enérgicamente insultándolo en inglés y en castellano, sin que el Comandante inglés atinase a responder nada. Solicitó ver el cuerpo de la víctima, lo que le fue denegado en ese momento y en repetidas oportunidades por las autoridades británicas.



*Funeral del suboficial primero Félix Artuso en el cementerio de Grytviken.*

La Comisión de Investigación convocada el 30 de abril de 1982 a bordo del HMS *Endurance*, concluyó que no había culpa ni negligencia atribuible a cualquier miembro de las fuerzas británicas por la muerte del suboficial Artuso.<sup>13</sup>

12- Esta orden tendría una explicación: los submarinos de la clase Balao –muchos de los cuales fueron modificados al Tipo Guppy– habían sido construidos durante la guerra por diferentes astilleros, que a veces hicieron alteraciones al diseño original. Por ello, algunos submarinos tenían las palancas de apertura de los venteos de los tanques de lastre, que permiten ir a inmersión, montadas sobre una u otra banda indistintamente. El Guppy que conocía el capitán Coward las tenía en la banda de estribor, por ello había ordenado a los custodios que no le permitieran al submarinista argentino moverse de la banda de babor hacia el otro lado. La maniobra que realizó el suboficial Artuso fue la que correspondía al tipo de submarino que era el Santa Fe.

13- Mulvany, Peter, BCL, HDIP, “Historia de la muerte y conmemoración del submarinista argentino Félix Artuso”, 30 de abril de 2015, en <https://www.elsnorkel.com/2015/04/historia-de-la-muerte-y-conmemoracion-felix-artuso.html>.

El suboficial primero Félix Oscar Artuso<sup>14</sup> fue enterrado en el cementerio de Grytviken con todos los honores, en una emotiva ceremonia presidida por el capitán Bicain, en la cual formaron argentinos y británicos. Es el único combatiente argentino de la guerra enterrado en las Islas Georgias del Sur.

### Prisioneros en el RFA *Tidespring*

El 29 de abril, se produjo el embarco de todos los prisioneros militares y de aquellos civiles que habían estado en Puerto Leith, en el buque de reaprovisionamiento RFA *Tidespring*, de la Royal Fleet Auxiliary, para su traslado desde las Islas Georgias del Sur hasta la isla Ascensión.

Los militares argentinos fueron ubicados en la bodega principal de proa, ya que era el grupo más numeroso de prisioneros (110 hombres) y en un par de locales destinados como santabárbaras, mientras que los civiles fueron dispuestos en el hangar de helicópteros en popa.



*RFA Tidespring en las  
Georgias del Sur.*

Entre los lugares asignados para el alojamiento y el grupo que custodió a los militares argentinos, la vida a bordo en calidad de “primeros prisioneros de guerra argentinos” fue bastante inhumana y merecería un capítulo aparte.

Luego de un itinerario que pasó cercano a las Islas Malvinas, se arribó a la isla Ascensión. Esta se encuentra ubicada en el Océano Atlántico, apenas al sur de la línea ecuatorial terrestre y a medio camino entre América del Sur

<sup>14</sup> Ascendido post mortem a suboficial principal, condecorado con la Medalla de la Nación Argentina al Muerto en Combate y declarado héroe nacional por la Ley 24950.

y África. Es un territorio británico de ultramar, que cuenta con una pista de aterrizaje diseñada y mantenida por los Estados Unidos de América, que fue fundamental para la logística británica durante la Guerra de Malvinas.

Al llegar a esta la isla, el *Tidespring* se mantuvo algunos días fondeado en sus proximidades y el 11 de mayo se recibió la visita de tres miembros de la Cruz Roja Internacional, quienes escucharon del Comandante del ARA *Santa Fe* los reclamos correspondientes por las deplorables condiciones de alojamiento en relación con el número de prisioneros y la mala alimentación

### Regresó al continente

Al día siguiente comenzó el traslado en helicóptero y en pequeños grupos, desde el *Tidespring* hasta el aeropuerto de Wideawake en la isla Ascensión, donde se efectuó el control y registro de cada uno de los prisioneros de guerra para después embarcarlos en un avión de la empresa KLM fletado por la Cruz Roja Internacional.

El cabo segundo Macías y el suboficial segundo Funes desembarcaron en la isla Ascensión.

El vuelo se dirigió a Montevideo, Uruguay, desde donde se nos trasladó al puerto para embarcar en el *Piloto Alsina*. En la mañana del 14 de mayo se arribó a la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires, donde se encontraban familiares y amigos, esperando para darnos la bienvenida luego de esta larga “aventura de combate”. Posteriormente, los integrantes de la tripulación embarcaron en unos micros de larga distancia que los llevarían a la ciudad de la cual su unidad, el submarino ARA *Santa Fe*, había zarpado un 16 de abril. Luego de unos días de franco, ingresarían desfilando orgullosos a la Plaza de Armas de la Base Naval Mar del Plata, donde fueron recibidos en una sobria pero emotiva formación por todo el personal de los destinos con asiento en dicha base.

## Bibliografía

- Amendolara, Alejandro**, “La guerra que no se vio”, Diario La Nación, 6 de abril de 1997, <https://www.lanacion.com.ar/opinion/la-guerra-que-no-se-vio-nid202442/>, (Consultado 25 de agosto de 2021).
- Bóveda, Jorge Rafael**, Malvinas: la odisea del submarino ARA Santa Fe, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2007.
- Burzaco, Ricardo**, “La operación Georgias fue un verdadero absurdo”, reportaje al capitán de fragata Horacio Bicain, Revista Defensa y Seguridad, Año 2, N.º 7, págs. 17-21, <https://deyseg.com/malvinas/52>, (Consultado 13 de septiembre de 2021).
- El Apostadero Naval Malvinas en Internet**, “Aspectos geográficos de las Islas Georgias”, <http://www.aposmalvinas.com.ar/geog003.htm>, (Consultado 3 de septiembre de 2021).
- Histarmar**, “Operación Hokehampton”, [https://www.histarmar.com.ar / MalvinasOpHokehamton.htm](https://www.histarmar.com.ar/MalvinasOpHokehamton.htm), (Consultado 7 de septiembre de 2021).
- Lopes, Roberto**, O código das profundezas. Coragem, patriotismo e fracasso a bordo dos submarinos argentinos nas Malvinas, Río de Janeiro, Civilização Brasileira, 2012.
- Malvinas Fuerte Barragán**, “La mortal travesía del Submarino ARA Santa Fe”, <https://www.facebook.com/notes/353289526092854/>, (Consultado 2 de septiembre de 2021).
- Mulvany, Peter** (BCL, HDIP), “Historia de la Muerte y Conmemoración del Submarinista Argentino Félix Artuso, 30 de abril de 2015”, <https://www.elsnorkel.com/2015/04/historia-de-la-muerte-y-conmemoracion-felix-artuso.html>, (Consultado 6 de septiembre de 2021).
- Natalizio, Juan Francisco**, “El primer crimen de guerra británico en el conflicto de 1982”, 26 de abril de 2021, [https://www.megafonunla.com.ar/notas/2021-04-26\\_el-primer-crimen-de-guerra-britanico-en-el-conflicto-de-1982](https://www.megafonunla.com.ar/notas/2021-04-26_el-primer-crimen-de-guerra-britanico-en-el-conflicto-de-1982), (Consultado 1 de septiembre de 2021).
- Perkins, Roger**, Operation Paraquat. The Battle for South Georgia, Beckington, near Bath, Somerset: Picton Pub. (Chippenham) Ltd, 1986.
- Wwiiafterwwii**, “Last voyage of the ARA Santa Fe”, 18 de julio de 2020, <https://wwiiafterwwii.wordpress.com/2020/07/18/last-voyage-of-ara-santa-fe-1982/>, (Consultado 31 de agosto de 2021).