

# EL SECRETO DEL ARA SALTA

El ARA *Salta* navegando en algún lugar del Atlántico Sur. La foto fue tomada en 1979 cuando el buque llevaba seis años en servicio.

## Un episodio inédito de la guerra submarina durante el conflicto del Atlántico Sur

El contenido de este artículo se basa en varias entrevistas realizadas por el autor al ex-Comandante del ARA *Salta* en el mes de julio de 2001 y en los documentos personales inéditos del citado oficial.

Jorge R. Bóveda

**E**l 2 de abril de 1982 el ARA *Salta* (S-31), uno de los dos submarinos de origen alemán clase 209 (1) con que contaba la Armada Argentina —y el que en teoría estaba en mejores condiciones operativas—, se encontraba en puerto Madryn

haciendo pruebas de calibración de su telémetro acústico pasivo (2) con la colaboración de algunos técnicos franceses de la firma que había diseñado el equipo. A poco de conocida la noticia del desembarco argentino en Malvinas, los franceses regresaron a su país sin concluir los trabajos (3). La Fuerza de Submarinos pasó entonces a depender en forma directa del Comandante de Operaciones Navales (Vicealmirante Juan José Lombardo), debiendo el Comandante de la dicha Fuerza (COFUERSUB) y su Estado Mayor trasladarse a la Base Naval de Puerto Belgrano (BNPB) (4).

Durante las pruebas realizadas, luego de un prolongado período en dique seco por razones de mantenimiento, se advirtió que el submarino hacía ruidos de cierta intensidad mientras navegaba en superficie y en inmersión, que lo convertirían en presa fácil de los destructores y helicópteros antisubmarinos enemigos. No se conocía entonces con exactitud el origen de tales ruidos. El COFUERSUB decidió que el buque fuera sometido a una revisión completa en dique seco antes de zarpar en patrulla de guerra. Fue durante este período que su Comandante debió ser relevado por problemas de salud. Ello impidió que el buque completara su período de alistamiento y pruebas en el mar. El relevo del Comandante de la unidad a pocos días de iniciado el conflicto con Inglaterra incidió negativamente en la moral de la plana mayor y tripulación del buque.

El Vicealmirante Juan José Lombardo (5), un veterano oficial de submarinos, y el entonces COFUERSUB (Capitán de Navío Eulogio Moya Latrubesse) se abocaron a la búsqueda urgente de un reemplazante que pudiera alistar el buque para su rápido despliegue a la zona de ope-

Jorge Rafael Bóveda es abogado, graduado en la Universidad de Buenos Aires y autor de numerosos trabajos de historia naval argentina, entre los que se destacan sus trabajos vinculados al conflicto del Atlántico Sur.

(1) El otro era el ARA *San Luis* (S-32). Capitán de Fragata Fernando M. Azcueta.

(2) Dispositivo que le permite al submarino escuchar o buscar un blanco sin emitir.

(3) Entrevista con el Capitán de Navío (RE) Jorge Ernesto Papa del 13/03/2001 ex-Jefe de logística de la Fuerza de Submarinos durante el conflicto de 1982.

(4) Entrevista del autor con el Vicealmirante (RE) J.J. Lombardo del 6 de julio de 2000.

(5) Graduado en 1966 del Prospective Commanding Officers Course (Curso de Capacitación para futuros Comandantes de submarinos) en New London, Connecticut, EE.UU.





(6)  
Entrevista antes mencionada con el Vicealmirante (RE) J.J. Lombardo.

(7)  
El Capitán Salinas se desempeñó como edecán naval de los presidentes Roberto E. Viola, Leopoldo F. Galtieri y Reynaldo A. Bignone. Fue él quién atendió el famoso llamado que el Presidente Ronald Reagan le hizo al General Galtieri con el objeto de evitar el conflicto armado entre ambos países.

(8)  
Salinas pertenece a la promoción 85 de la ENM, que egresó el 22 de diciembre de 1958. También es egresado de la Promoción N° 4 del Liceo Naval Almirante Guillermo Brown.

De izquierda a derecha: Secretario de Estado Norteamericano Alexander Haig, Presidente Leopoldo F. Galtieri, Edecán Naval del Presidente, Capitán de Fragata Roberto F. Salinas, el Canciller Nicanor Costa Mendez y el Gral. Vernon Walters. Esta foto fue tomada el 10 de abril de 1982 en la Casa Rosada durante el primer viaje de Al Haig. Tres días después la carrera del Capitán Salinas toma un giro inesperado cuando recibe la orden de presentarse en la Base Naval de Puerto Belgrano para asumir le mando del ARA *Salta*.

raciones <sup>(6)</sup>. La elección recayó en el Capitán de Fragata Roberto F. Salinas, a la sazón edecán naval del Presidente de la República <sup>(7)</sup>. Este oficial había egresado en el segundo lugar de su promoción <sup>(8)</sup> de la Escuela Naval Militar, era ex-Comandante del ARA *Salta* y le precedía una reputación de submarinista experimentado con una intachable foja de servicios.

El 13 de abril de 1982 el Capitán Salinas recibió una comunicación del Director General de Personal Naval (DGPN) ordenándole hacerse cargo del "comando accidental" del ARA *Salta* <sup>(9)</sup>, para lo cual debía presentarse en el término de 24 horas en la BNPB. La noticia lo sobresaltó pues hacía poco más de dos años que no ejercía el comando de un submarino clase *Salta*, desconocía por completo el estado de adiestramiento de la nueva dotación y la situación operativa de la unidad. Para agravar aún más las cosas, la Fuerza



Arriba, en primer plano el Capitán de Fragata Salinas durante la ceremonia de entrega de comando del ARA *Salta* el 12 de febrero de 1980 en la Base Naval de Mar del Plata.

A la derecha. De pie sobre la cubierta del ARA *Salta* el Capitán Salinas dirige unas palabras a la dotación con motivo de su despedida como Comandante de la unidad. Ignora aún que su carrera naval quedará por siempre ligada al destino de ese buque.

de Submarinos argentina no sólo carecía de experiencia de combate, sino que desconocía también la capacidad antisubmarina desplegada por el enemigo, dado que Inglaterra no constituía una hipótesis de conflicto para la Argentina. Por esa misma razón no habría habido una doctrina de ataque preestablecida por la Armada para hacer frente a la flota inglesa. En ese contexto no cabía otra alternativa que improvisar sobre la marcha y esperar lo mejor.

Al día siguiente se presentó ante el COFUERSUB para asumir su nuevo comando, pero se le informó que no podría hacerlo hasta el 17 de abril, pues el buque acababa de salir de dique seco y estaba siendo sometido a una prueba de ruidos en aguas de El Rincón<sup>(9)</sup> bajo el mando del segundo, Capitán de Corbeta Esteban J. Arata. Este oficial se había desempeñado como subdirector de la Escuela de Submarinos en Mar del Plata cuando Salinas ocupaba el cargo de director, por lo que ambos oficiales se conocían bien.

Al regresar el buque de una corta navegación, el Capitán Arata informó que el problema de los ruidos y vibraciones de origen desconocido aún subsistía. El COFUERSUB ordenó entonces someter al buque a una nueva revisión en dique seco, debiendo el personal del Taller de la BNPB desmontar el eje y la hélice de cinco palas de paso fijo de 3,20 metros de diámetro, el sello de popa, etcétera, para efectuarle una recorrida completa. Mientras se realizaban los trabajos de reparación se recibieron varias alarmas de ataque aéreo, pues se temían posibles bombardeos de los Vulcan<sup>(11)</sup>, lo que obligó a inundar repetidamente el dique seco para poder remolcar al submarino a un lugar menos expuesto. Por fortuna, los temidos bombardeos nunca se materializaron.

Dos semanas después, sin que se hubieran determinado aún las causas de los ruidos del buque, Salinas zarpó con destino a la Base Naval de Mar del Plata para alistamiento de campaña de guerra. Mientras navegaba en superficie por el canal y encontrándose el buque a la altura de la boya N° 9<sup>(12)</sup> recibió la orden de regresar a puerto pues se había informado que un avión explorador propio había detectado un submarino nuclear (presumiblemente enemigo) navegando en superficie a unas 80/100 millas náuticas de la boya faro (referencia náutica que señala el comienzo del canal de acceso a la BNPB).

(9)  
Cumplió comando entre el 03/04/79 y el 12/02/80.

(10)  
Franja de mar contigua a la ría de Bahía Blanca que se extiende aproximadamente entre las localidades de Monte Hermoso y el norte de Bahía San Blas (Caleta Brickman).

(11)  
Los Vulcan realizaron las misiones de bombardeo más costosas e, irónicamente, las menos efectivas de todo el conflicto. Tres de ellas a la pista de Puerto Argentino desde la isla Ascensión el 1 y 4 de mayo y el 11 de junio de 1982. Sólo una de las 63 bombas de 1.000 libras lanzadas hizo blanco en la pista sin que ello perturbara las operaciones de los aviones argentinos, que continuaron operando hasta el final del conflicto.

(12)  
Aproximadamente la mitad del canal principal Bahía Blanca.



De izquierda a derecha: El Capitán de Fragata Eulogio Moya Latroubesse, Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Submarinos y el Capitán de Fragata Salinas [luce la clásica boina negra de los submarinistas], Comandante del ARA *Salta* fotografiados en 1979. En abril de 1982 ambos hombres se volverán a encontrar bajo circunstancias muy diferentes. El Capitán Moya, con el grado de Capitán de Navío, tendrá la responsabilidad de conducir a la Fuerza de Submarinos durante el conflicto.

Como consecuencia de este hecho, el COFUERSUB ordenó alistar el buque en la BNPB, solución que el Capitán Salinas ya había sugerido antes de zarpar por cuanto consideraba que el puerto de Mar del Plata era notoriamente indiscreto para tal maniobra, pudiendo la inteligencia enemiga conocer con exactitud el día y la hora en que el *Salta* se hiciera a la mar si la base era observada por agentes enemigos<sup>(13)</sup>, tal como parece haber ocurrido con el crucero ARA *General Belgrano* cuando zarpó de Ushuaia<sup>(14)</sup>.

A principios de mayo se recibieron alarmantes informes del ARA *San Luis* que daban cuenta de que los torpedos SST-4 no eran confiables, dado que había efectuado dos lanzamientos fallidos contra unidades de superficie enemigas y uno contra un presunto blanco submarino, sin poder determinarse el origen de las fallas. Estas eran pésimas noticias para el ARA *Salta* ya que además del problema de los ruidos sin resolver se vislumbraba que iría a combatir al enemigo sin perspectivas de éxito, como consecuencia del mal funcionamiento de los torpedos.

Para atacar el problema, el 12 de mayo de 1982 el COFUERSUB creó una comisión especial integrada por cuatro oficiales<sup>(15)</sup> y presidida por el propio Salinas, para analizar y determinar las causas de los frustrados ataques del ARA *San Luis* y evaluar la confiabilidad del sistema de armas proponiendo las medidas adecuadas para poner el sistema en condiciones operativas. Dado los limitados medios técnicos disponibles y los términos perentorios impuestos a la comisión para efectuar su evaluación, se emitió un informe parcial a las 72 horas sin poder llegar a determinarse, fehacientemente, el origen de las fallas. No obstante, entre los antecedentes reunidos se pudo constatar que en diciembre de 1981 se había informado de la existencia de fallas de similar naturaleza a las del ARA *San Luis* en los lanzamientos de ejercicio realizados durante aquel año naval. La superioridad finalmente decidió esperar el arribo del ARA *San Luis* para poder contar con más elementos de juicio.

Con la llegada de dicha unidad a Puerto Belgrano, el 19 de mayo, luego de una patrulla

(13) Nick Barker en su libro *Beyond Endurance* manifiesta que el 26 de marzo de 1982 interceptó un mensaje del agregado naval británico en el que se señalaba que un funcionario de la embajada chilena había informado que los submarinos con base en Mar del Plata se habían hecho a la mar.

(14) El Capitán de Navío Héctor Bonzo, Comandante del buque, admite en su libro que esa posibilidad pudo haber sido una de las causas de que su barco fuera localizado y luego hundido por el HMS *Conqueror*.

(15) Presidente: CF Roberto F. Salinas, vocales: CC Ing. Juan Luis Costa, CC Daniel Geraci y TF Ricardo E. Franceschelli. Colaboró también el CC Ingeniero Ernesto Conrad.

de 39 días, en la cual debió permanecer 864 horas en inmersión <sup>(16)</sup> (equivalente a 36 días), se completó el análisis de la comisión, descartándose el uso de torpedos similares a los embarcados en ese buque. Salinas recibió la orden de embarcar un nuevo tipo de torpedos SST-4 armados en la empresa argentina EDESA. Éstos contaban con algunas mejoras respecto del modelo anterior de origen alemán pero aún no habían sido suficientemente probados.

El ARA *Salta* volvió a zarpar en patrulla de guerra el 21 de mayo de 1982 con órdenes de realizar pruebas de tiro, en tránsito a la zona de operaciones, con el fin de asegurar la efectividad de los nuevos torpedos y verificar el funcionamiento general del sistema de armas del buque. Adicionalmente se harían distintas pruebas y evaluaciones de los ruidos del buque. Ello ocurrió 48 horas después de que el ARA *San Luis* tomara puerto, dada la necesidad de mantener en forma continua un submarino en operaciones evitando con ello que el enemigo prescindiera de la amenaza submarina <sup>(17)</sup>. Para la ocasión se destacó a un grupo de observadores terrestres que serían testigos del ejercicio sobre un blanco previamente establecido ubicado convenientemente cerca de la costa.

El 23 de mayo a las 14:00 h el ARA *Salta* llegó al área convenida sobre la costa norte del Golfo Nuevo. A la mañana del día siguiente todo estaba listo a bordo para iniciar las pruebas de tiro con torpedos con cabeza de combate. Se trataba del primer ejercicio de estas características efectuado por la Armada Argentina en toda su historia. El buque navega a profundidad de periscopio y a baja velocidad con el objeto de efectuar el disparo en óptimas condiciones. Ni bien el torpedo dejara el tubo, el Comandante había previsto llevar el submarino a plano de seguridad, evitando así que el torpedo pudiera buscar y destruir por error al buque propio mas allá de la profundidad en la que debía encontrar el blanco. A las 9,13 horas se da la orden de lanzar con el tubo N° 7. El torpedo corre dentro del tubo por 1 minuto 15 segundos y luego se detiene. Inmediatamente después del lanzamiento la voz del sonarista da el primer indicio de alarma: “¡No escucho ruido de hélices!”

Una rápida verificación permite constatar que el torpedo no había abandonado el tubo. El Comandante, consciente de que el éxito o el fracaso del arma submarina reposa casi por entero en el resultado de aquellas pruebas, decide por su propia iniciativa efectuar un segundo lanzamiento. A las 10:25 h, a una distancia de 13.000 yardas del blanco se ordena lanzar con el tubo N° 1. Luego de una corrida del torpedo dentro del tubo de 54 segundos se produce idéntico resultado. Un sentimiento de frustración e impotencia se esparce por todo el buque. El saldo del ejercicio es: dos torpedos con cabeza de combate activado trabados en los tubos lanzatorpedos, con todos los riesgos que ello implica. Pese a que se intentó la maniobra reglamentaria para desprenderse de ellos (inclinando el submarino 20% punta abajo) los torpedos permanecían en los tubos. El moderno *Salta* no dispone de ningún medio para expulsar los torpedos. No había a bordo un sistema de aire comprimido para ese propósito, ni podía descargarlos desde el interior del buque.

Luego de un día lleno de sobresaltos, el Comandante decide mantenerse en plano profundo dentro del Golfo Nuevo para que la tripulación que no cubre ninguna guardia pueda descansar y relajarse un poco, circunstancia que es aprovechada para servir la cena. Aproximadamente a las 20:28 h se siente una fuerte vibración, seguida de una voz de alarma desde la sección de proa del buque. El torpedo alojado en el tubo N°1 se pone imprevistamente en marcha. Toda la tripulación teme lo peor, pues esa es la más grave emergencia imaginable para cualquier submarinista <sup>(18)</sup>. Salinas ordena llevar el buque a superficie en emergencia para minimizar el riesgo de explosión de la batería del torpedo y, como medida preventiva, abrir las portas externas de los tubos lanzatorpedos, pues teme que el torpedo abandone el tubo de un momento a otro. Lejos de ello aquél permanece en su lugar. El batido de las hélices se detiene recién a las 21:15 h. El Comandante informó lo ocurrido al COFUERSUB, quién le ordenó regresar a puerto, interrumpiendo así su despliegue hacia la zona de operaciones. El Comandante, con el objeto de minimizar los ya indiscretos ruidos del buque, decide mantener los tubos inundados y las portas externas de los tubos lanzatorpedos

(16)  
*Buques de la Armada Argentina 1970-1996 por el Contraalmirante (R) Horacio Rodríguez.*

(17)  
*Hoy sabemos que durante la guerra, la Royal Navy nunca supo que en realidad se enfrentaba a un solo submarino argentino, hecho que motivó que consumiera exageradas cantidades de armas antisubmarinas.*

(18)  
*Sherry Sontag y Christopher Drew en su libro Blind Man's Bluff sugieren que un accidente similar pudo haber causado el hundimiento del USS SCORPION (SSN-589), un submarino de ataque de propulsión nuclear de 3.500 toneladas que fue declarado presumiblemente perdido el 05/06/68. Los restos del naufragio fueron localizados en junio de 1969 en el Atlántico y se comprobó que el casco del buque se había partido en tres grandes secciones. Esta tragedia le costó la vida a 99 bravos marinos.*

(19)

Esos hombres eran el TF Ricardo Emilio Franceschelli del Arsenal Naval de Mar del Plata y un agente civil de apellido DaRepresentação destinado en el Taller de Armas de Puerto Belgrano.



(20)

Entrevista al Capitán de Navío (RE) Ernesto Conrad el 14 /05/2001.

El Capitán Salinas repasa un informe de rutina bajo la atenta mirada del segundo, Cap. Meroni, durante 1979. La foto permite apreciar varios instrumentos del submarino y las espartanas condiciones de habitabilidad que caracteriza a estas unidades de 1285 toneladas (en inmersión).

cerradas. El tránsito de regreso a Puerto Belgrano implicaba en sí mismo un riesgo potencial para el buque, dado que los gases de la batería del torpedo podían generar una explosión interna con devastadoras consecuencias.

El ARA *Salta* toma puerto el 29 de mayo, designándose al Capitán de Corbeta Ingeniero Ernesto Conrad junto a otros dos hombres<sup>(19)</sup> para desactivar y extraer del submarino los torpedos defectuosos. Mientras se realiza la peligrosa maniobra, nadie permanece a bordo, con excepción del grupo mencionado. Cumplida con éxito la tarea, los torpedos son sometidos a numerosas pruebas y el submarino a una rigurosa inspección, lográndose determinar que uno de los sistemas de seguridad del buque no había logrado desactivarse por completo evitado así la salida del torpedo<sup>(20)</sup>. El Comandante informó que el nivel de ruidos y vibraciones seguía siendo considerable a tal punto que interfería el sonar pasivo en 100° de los 360° en diversos sectores.

El 12 de junio, Salinas recibió la orden de hacerse a la mar nuevamente para continuar con los ejercicios de tiro y la evaluación de ruidos en la zona de Golfo Nuevo. El 14 de junio (día de la rendición de Puerto Argentino) sorprende al ARA *Salta* navegando en la zona prefijada sin haber aún podido efectuar los lanzamientos programados.

(21)

Cable muy delgado que permite guiar al torpedo hacia el blanco desde el interior del submarino durante cierta distancia (+18 km) antes de que el mismo sea cortado en forma automática o manual.

Pese a la finalización de las hostilidades, la superioridad decide seguir adelante con las pruebas, que se realizan al día siguiente por la tarde. El ARA *Salta* se dispuso a realizar su tercer lanzamiento de un torpedo con cabeza de combate 23 días después del primer ejercicio en esas mismas aguas. El buque navega en las mismas condiciones que lo había hecho en los lanzamientos anteriores. El primer torpedo abandona el tubo N° 6, pero transcurrido 1 minuto y 41 segundos el operador del sonar pierde todo contacto con el mismo. El Comandante ordena entonces cortar el cable de filoguiado<sup>(21)</sup> y llevar el buque a plano de seguridad debido a la clara indicación de irregularidades en la corrida del torpedo. Nunca más se supo nada de él. Una vez verificados todos los sistemas de control tiro, el Comandante ordena efectuar un segundo lanzamiento con el tubo N° 2. El torpedo salió del tubo y parecía comportarse adecuadamente hasta que se recibió la indicación de "cable cortado" a una distancia de 7.200 yardas del blanco. De inmediato se ordenó llevar el submarino a plano profundo. Apenas habían transcurrido dos minutos desde el corte del cable de filoguiado cuando se escuchó una atronadora explosión a través del casco. El torpedo se encontraba a 5.500 yardas de la costa (a mitad de camino entre el submarino y el blanco) muy cerca de la isóbata de 50 metros cuando estalló sin ninguna razón. Esta penosa experiencia terminó por convencer al alto mando naval de que los torpedos SST-4 y el sistema de armas en general no eran operativos.

Entre los días 17 y 18 de junio de 1982, el ARA *Salta* realizó las pruebas de ruidos ordenadas. Para poder determinar con cierta exactitud el nivel de ruidos del submarino se improvisó una estación de relevamiento mediante el aprovechamiento de los equipos de escucha subacua que se encontraban a bordo del buque oceanográfico *El Austral*<sup>(22)</sup> (CF Santillán) y la ayuda de una boya. El submarino navegó en una zona prefijada a velocidades y profundidades variables, para de ese modo medir su firma acústica y determinar si la misma era capaz de delatar la presencia del submarino.

(22)

Ex *Atlantis I* de la Woodhole Oceanographic Institution de los EE.UU.

Pero fue la mañana del 19 de junio la que Salinas retiene más fresca en su memoria, pues fue ese día cuando por unos instantes tuvo en la mira de su periscopio la imagen

de la “gran ballena blanca (23)”, apodo con que los británicos bautizaron afectuosamente al gigantesco trasatlántico *Canberra* (Capitán D.J. Scott Masson), de 44.807 toneladas, requisado a la firma P & O Shipping CO. Este barco había zarpado hacia el Atlántico Sur el 9 de abril desde puerto de Southampton previa conversión en transporte de tropas. Adicionalmente se lo había equipado con dos cubiertas de vuelo para operar con helicópteros y un sistema para permitir el traspaso de combustible en alta mar. Aunque el Comandante del ARA *Salta* lo ignoraba, en ese momento el *Canberra* navegaba atestado de prisioneros de guerra argentinos (4.167, incluyendo heridos) ansiosos de ser repatriados a sus hogares en tierra continental luego de las desgarradoras vivencias del combate en suelo malvinense. Tras cumplir esta tarea humanitaria en Puerto Madryn, el *Canberra* zarpó de regreso a Port William (Islas Malvinas) el 20 de junio para repatriar a las tropas inglesas al Reino Unido, donde arribó el 11 de julio de 1982.

Concluida la navegación, el Capitán Salinas fue desembarcado y reincorporado a su destino anterior (Casa Militar) donde asumió nuevamente sus funciones de edecán naval del Presidente, hasta la finalización del mandato del General Bignone.

Retrospectivamente parece innegable, tal como le ocurrió en los hechos al ARA *San Luis*, que aún en el caso que el ARA *Salta* hubiera arribado al área MALVINAS, su defectuoso sistema de armas lo habría privado de infligir daño alguno al enemigo. La falta de adiestramiento con torpedos con cabeza de combate en los años previos al conflicto, evitó detectar y corregir a tiempo las fallas acusadas en sistemas vitales del buque, todo lo cual impidió a la Fuerza de Submarinos concretar su primer ataque exitoso contra la flota de superficie británica. Este handicap contribuyó significativamente para que la Royal Navy pudiera disputar con éxito a la Armada Argentina el control del mar en la zona de operaciones, control que retuvo hasta el final del conflicto.

Otro elemento decisivo que contribuyó a la imposibilidad de prever planes de contingencia fue el no contar con preaviso alguno del inicio de la “Operación Azul” (hoy conocida como Rosario) hecho que incidió negativamente en el alistamiento de la Fuerza de Submarinos para la inminente campaña militar que se avecinaba. Si a ello le sumamos que el Comité Militar (24) impidió al Vicealmirante J.J. LOMBARDO utilizar la ventaja táctica que sólo el arma submarina era capaz de obtener para la flota Argentina, atacando al enemigo donde aquél menos lo esperaba, es fácil imaginar el porqué del resultado final del conflicto. Sólo a partir del 25 de abril los submarinos Argentinos fueron autorizados por el Comité Militar a actuar ofensivamente como consecuencia directa del ataque inglés a las Georgias del Sur (25).

No obstante, la circunstancia de que los submarinos diesel eléctricos criollos pudieran operar a discreción en aguas controladas por el enemigo, el cual disponía de una fuerza naval ostensiblemente superior, con plataformas antisubmarinas de última generación, constituye en sí mismo un mérito innegable de los submarinistas argentinos. Las expertas fuerzas antisubmarinas británicas (que realizan el 70% de las patrullas antisubmarinas de la Alianza Atlántica) (26) recibieron esta inesperada lección al mostrarse impotentes para contrarrestar esa amenaza, que como se sabe se redujo a un único submarino. Diez



El Capitán Salinas aferrado a una escalerilla en el cuarto de control del ARA *Salta*. Atrás puede verse el periscopio del submarino.

(23)  
En abierta alusión al característico color blanco del casco utilizado en tiempos de paz y que no fue modificado durante el conflicto.

(24)  
Máxima autoridad militar argentina, integrado por los miembros de la Junta Militar que gobernaba el país.

(25)  
Entrevista antes mencionada al Vicealmirante (RE) Juan José Lombardo.

(26)  
Ver *Fighting for Peace* de Caspar Weinberger, pág. 211.



El Capitán de Fragata Salinas en la Escuela de Submarinos.



El ARA Salta en 1988 durante su mantenimiento de media vida en el astillero Ministro Domecq García.

(27)  
Ver entrevista al Capitán de Navío (RE) Fernando Azcueta en "Revista Noticias" del 26/03/92, pág. 16.

años después de concluido el conflicto el Comandante de ésta última unidad, todavía decepcionado por los pobres resultados obtenidos declaró a una revista: "Yo de la guerra me enteré por la radio" (27).



# Suscríbase a nuestra newsletter

A fin de acercarnos más a nuestros socios se ha implementado un sistema de comunicación a través de correo electrónico con nuestras novedades más destacadas y acceso a información ampliada en nuestra página web.

Para mejorar este servicio es necesario:

- que nos realimenten con sus sugerencias,
- que mantengan actualizado sus direcciones de correo electrónico y
- que difundan esta novedad a aquellos socios que aún no están registrados en [socios@centronaval.org.ar](mailto:socios@centronaval.org.ar) o al **4311-1011/16 int. 622 y 636.**



Navegue nuestras aguas  
[www.centronaval.org.ar](http://www.centronaval.org.ar)



Todas las novedades académicas, sociales, culturales y deportivas. Contenidos del Boletín y lanzamientos del IPN. Horarios de Sedes y servicios y tarifas del Anexo Hotel.