

REVISTA NAVAL

ABRIL



2012

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay

REVISTA NAVAL

PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXIII N° 69

ISSN 0797 - 1222

ABRIL 2012

DIRECTOR

CN (CG) Gustavo VANZINI

COMISIÓN EDITORIAL

CN (CG) Aldo FRANCESCO LI

CN (CG) Italo M. SORRENTI

CN (CG) Jorge SARA VIA

CN (CAA) Javier BESIO

CN (CG) Enrique ALBORNOZ

CN (CG) Diego ROMBYS

TN (CG) Martín PEREYRA

AN (CG) Valeria SORRENTI

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

SECRETARIO DE REDACCIÓN

SOP (ADM) JORGE REY

Colabora:

Prof. Yuri GRAMAJO

www.revistanaval.com.uy

E-mail: secretaria@revistanaval.com.uy

Se autoriza la reproducción de los artículos de la Revista mencionando su fuente de origen.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: Soriano 1117 - CP 11100 - Montevideo, R.O. del Uruguay
Tels.: (598) 2908 71 29 - 2908 66 85 - Fax: (598) 2922 08 56

La Revista Naval, es publicada en el Club Naval y es un órgano de difusión de cultura general y profesional, cuya Dirección actúa bajo el más amplio criterio de libertad y responsabilidad intelectual. Por consiguiente, las opiniones editoriales corresponden exclusivamente a la Comisión Redactora, no debiendo interpretarse necesariamente como reflejo del pensamiento o políticas de la Comisión Directiva del Club Naval.

Del mismo modo las expresiones contenidas en los artículos publicados responden únicamente a sus firmantes. La bienvenida que se brinda a los colaboradores no debe entenderse como identificación de esta Revista, ni de ningún otro organismo, a menos que sea explícitamente indicado, con los conceptos de aquellos.

ÍNDICE

<i>A nuestros lectores</i>	7
<i>Nuestra portada. Un abrazo que simboliza al “ser” militar</i>	
<i>Guerra de las Malvinas. Cronología</i> Prof. Alejandro N. BEROCCHI MORÁN	
<i>Las islas del Atlántico sur: guerra y diplomacia</i> Dr. Sergio ABREU	
<i>Conflicto de las Malvinas</i> Oscar Héctor FILIPPI	
<i>Entrevista a Lisa Watson. Directora del periódico “Penguin News” de Falkland Islands / Islas Malvinas</i> Prof. Yuri GRAMAJO	
<i>Malvinas, algunos años antes, treinta después</i> Prof. Alfio A. PUGLISI	
<i>Un episodio de la guerra de las Malvinas. Relato de un piloto naval.</i> Prof. Alfio A. PUGLISI	
<i>El Batallón de Infantería de Marina N°5 (BIM 5). La Campaña de las Islas Malvinas</i> Contralmirante de Infantería de Marina (R) Carlos ROBACIO	
<i>Operación Aeromóvil – Asalto Aéreo a Puerto Argentino: “Plan ARIES 82”</i> Coronel “VGM” Héctor Rodolfo FLORES	
<i>Saber que están ahí</i> Francisco ELIZALDE	
<i>Otra visión de la guerra de las Malvinas</i> Capitán Marina Mercante Española Emilio FERNÁNDEZ SÁNCHEZ	
<i>Una propuesta para argentinos e isleños</i> Prof. Alfio A. PUGLISI	

A NUESTROS LECTORES

Hace treinta años, en las frías aguas del Atlántico Sur, el tronar del cañón hacia oír su potente voz. La suerte estaba echada y daba comienzo el ancestral rito de la guerra con su violencia, valor y locura, lo cual costaría más de 900 vidas y cuantiosas pérdidas materiales.

Desde esa historia reciente traemos a nuestros lectores una visión que pretendemos diferente, más referida al componente humano de la guerra y a sus consecuencias que a lo político y lo estratégico. Y así convocamos a hombres y mujeres que participaron en el evento bélico y les solicitamos que contaran sus sentimientos y vivencias, cuando de repente se vieron atrapados en un torbellino que los obligó a mostrar lo mejor de cada uno de ellos, ante situaciones en las cuales la vida y la muerte estuvieron peligrosamente juntas.

En el estilo de nuestra Revista Naval, buscamos la palabra de ambos contendientes para poder brindarles un panorama lo más amplio posible, pero realmente no logramos nuestro objetivo. A pesar de nuestros esfuerzos no nos fue posible conseguir visiones de protagonistas del lado británico y debimos incluir lo que han expresado protagonistas del lado argentino y la fresca evocación de la quien era una niña en esos momentos y que hoy dirige el único periódico de las islas.

Quisimos iniciar nuestro camino dando lugar a la opinión de una respetada personalidad nacional, quien en su larga carrera de servicio público, fuera Ministro de Relaciones Exteriores. Consideramos conveniente este introito con el fin de marcar una posición uruguaya en un conflicto del cual, no somos protagonistas pero que, de manera inevitable, nos vemos involucrados.

El conflicto sobre la soberanía de las Islas nace con su descubrimiento europeo a principios del siglo XVI y tiene un largo itinerario hasta nuestros días. Una detallada cronología, redactada por uno de nuestros habituales colaboradores, nos permite entender elementos tales como el origen de la diferencia toponímica entre Malvinas y Falkland y en una línea del tiempo, visualizar los diferentes cambios experimentados.

Veteranos de la Guerra de Malvinas, como así se llama a los ex-combatientes argentinos, han respondido a nuestro llamado, enviándonos sus experiencias personales y especialmente cómo ha transcurrido para ellos el día después. Aprendimos de sus palabras los horrores de la guerra en la que hombres jóvenes se ven intempestivamente inmersos y la generación entre ellos, de sentimientos fraternos de por vida.

A través de un dedicado trabajo de equipo de integrantes de la Comisión Editorial, obtuvimos respuestas a preguntas a distancia que le hiciéramos llegar a la Directora del periódico Penguin News, único medio de prensa escrita en el lugar. Sobre Argentina y Reino Unido y sus pretensiones sobre las Islas, se han derramado ríos de tinta, lo cual no ha sido igual en cuanto a saber qué es lo que desean los isleños y entre otras cosas, que es lo que piensan sobre Uruguay. Y esto pretendemos conocer mediante las honestas declaraciones que recibimos de una isleña perteneciente a una familia con casi 150 años como habitantes de esas frías tierras.

Académicos e historiadores nos traen sus posiciones en cuanto a un diferendo, que como todos los hechos importantes

de la historia, presenta las facetas que les imprima el ángulo desde donde son observadas.

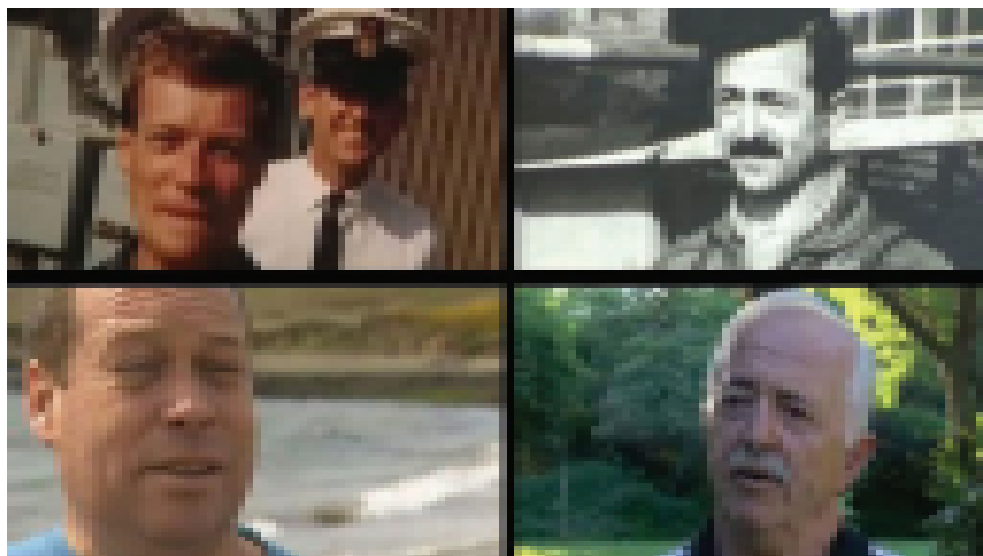
La foto de portada en nuestra Revista, cumple un fin estético o de recordación histórica. La de este número va más allá constituyendo todo un símbolo de lo que hemos pretendido acercarles. A dos viejos y honorables soldados, que se enfrentaron luchando por sus patrias, el destino los hace

encontrar, cuando ellos mismos no lo creían posible. Y nada más que un fuerte y emotivo abrazo los une, dándonos un ejemplo acabado de lo que es el valor y el honor militar.

Para quienes lo vivimos y para aquellos que solamente lo escucharon, hemos abierto este arcón de recuerdos, con el deseo grande, que el sacrificio de quienes lucharon, sirva para cerrarlo, con la fuerza de la paz.

La Redacción





Nuestra portada

(Tomado de la BBC TV y del periódico “La Voz del Interior” de Córdoba)

Un abrazo que simboliza al “ser” militar.

“Un marino británico que pensó que había matado a un piloto argentino durante la guerra del Atlántico Sur se reencontró con él en Traslasierra, Córdoba, casi 30 años después.”

La historia fue dada a conocer por la BBC, el canal público del Reino Unido, que acompañó a Neil Wilkinson hasta el lugar donde había derribado el avión argentino y luego a la casa del hoy comodoro retirado Mariano Velasco en Villa de Las Rosas, 173 kilómetros al suodeste de la ciudad de Córdoba.

“Esto es demasiado para ponerlo en palabras (...) Conocerlo en persona es el cierre de un ciclo. Ahora sé que está vivo y que somos amigos”, dijo Wilkinson, oriundo de Leeds, a la BBC.

Su par argentino lo recibió con un abrazo en su casa serrana. “De buenos soldados es saber perdonarse y llegar después, ¿no es cierto?, a ser buenos amigos”, dijo Velasco.

El 27 de mayo de 1982, Wilkinson, de 22 años, estaba a bordo del “HMS Intrepid” en la Bahía de San Carlos, y disparó contra el avión A4-Skyhawk que piloteaba el Teniente Velasco, entonces de 33 años.

Vio la explosión y pensó: está muerto. Pero al ver un documental televisivo sobre la Guerra de Malvinas, emitido en 2007, apreció que el piloto podría haber sobrevivido y decidió contactarlo, luego de verificar información oficial. Pudo hacerlo a través de correo electrónico.

Velasco en aquel entonces, se eyectó del avión y tuvo que caminar unos 15 kilómetros, herido en un tobillo, hasta ser asistido y luego ser trasladado a una base argentina.

Vaya en este tan simbólico abrazo, entonces, y más allá de toda otra consideración, nuestro reconocimiento a todos quienes combatieron lealmente en ambos bandos, en cumplimiento de las reglas básicas de su profesión y en defensa de sus ideales patrióticos.



GUERRA DE LAS MALVINAS

CRONOLOGIA

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN
bertocchimoran@hotmail.com



El Sr. Alejandro N. Bertocchi Morán ha publicado los siguientes libros en el tema historia naval: ALFÉREZ CÁMPORA, velas uruguayas alrededor del mundo, (1987); OYARVIDE, piloto de la Real Armada (1988); BANCO INGLÉS, memorias de naufragios (1989); TACOMA (1990); CAPITÁN MIRANDA (1993) como coautor; y EL GRAF SPEE EN LA TRAMPA DE MONTEVIDEO (1998).

Ha publicado diversos artículos sobre el tema en revistas y periódicos especializados: Revista de Historia Naval del Museo Naval de Madrid, España; Revista del Mar del Instituto Nacional Browniano, Argentina; Revista Marítima Brasileira; Revista de Marina de Chile; Revista Disenso, Argentina; Boletín Histórico del Ejército; El Soldado; El Diario Español; Revista de la Liga Marítima Uruguaya; Barlovento; Geosur; Derroteros de la Mar del Sur (Perú); Boletín del Centro Naval (Argentina) y nuestra Revista Naval.

Es miembro de las siguientes Instituciones: de Número Fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial; Fundador de la Academia Uruguaya de Geopolítica y Estrategia (Urge); del Instituto Nacional Browniano de la República Argentina y de la Liga Marítima Uruguaya.

Participó como invitado en el XII Viaje de Instrucción del ROU CAPITÁN MIRANDA; en sucesivos Simposios organizados por la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana y posee licencia de investigador librada por el Museo Naval de Madrid.

Es miembro de la Comisión Editorial de la Revista Naval.

Año 1493.

4 de mayo. Bula Papal de Alejandro VI. Se dividen las nuevas tierras descubiertas entre los reinos de España y Portugal mediante una línea meridiana imaginaria trazada de polo a polo que pasa a 100 leguas al O. de las Azores. El archipiélago de las islas Malvinas caía bajo jurisdicción española.

Año 1494.

7 de junio. Tratado de Tordesillas entre España y Portugal establece una nueva

línea 370 millas al O. de las Azores. Malvinas en zona hispana.

Año 1501 o 1502

Algunos historiadores dicen que Américo Vespucio habría descubierto las Malvinas. Otras grandes plumas de la investigación señalan la imposibilidad de tal viaje, a tal latitud y en tal año.

Año 1520

Una carabela española al mando de Esteban Gómez, desertada del grueso que

comandaba Fernando de Magallanes en viaje al sur, avista las islas Malvinas. Otras líneas históricas señalan a Álvaro de Mesquita como descubridor del archipiélago, ese mismo año, ya que el “*Islario general de todas las islas del mundo*”, publicado en 1560 por el cronista y cosmógrafo español Alonso de Santa Cruz, se basa en sus declaraciones y así lo inscribe en sus páginas.

Año 1540

El buque español INCÓGNITA, integrante de la expedición del obispo de Plasencia a las tierras del sur, se dice reconoció las Malvinas. También se discute este hecho dentro de alguna línea de investigación.

Año 1592

Un buque inglés al mando de John Davis, desprendido de la flotilla que comandaba el pirata Thomas Cavendish, reconoce las Malvinas. Algunos historiadores disienten fuertemente en este ítem, tomando en cuenta que Davies era un desertor y por ello en su juicio londinense, se sugiere que declaró haber hallado dichas islas para así morigerar su castigo.

Año 1600

24 de enero. El holandés Sebald de Weert reconoce las Malvinas. Para alguna fuente este sería el único descubrimiento documentado que existe al papel, pese a que ya en algunos mapas surgen los dibujos de dichas islas.

Año 1690

27 de enero. El inglés John Strong avista las Malvinas. De este viaje nace la denominación “*Falklands Islands*”, aunque este nombre haya sido solo dado al estrecho que separa las dos grandes islas del archipiélago.

Año 1701

Los franceses llegan a las islas. Sus buques eran originarios del puerto bretón de Saint Maló por lo que las bautizaron “*Illes Malouines*”. Este nombre luego se castellanizó con el término hoy conocido.

Año 1764

Colonización francesa. El entonces capitán de fragata Luis Bougainville establece un fuerte en la isla Soledad. Lo bautiza Fort du Roi.

Año 1765

23 de enero. El comodoro John Byron enarbola la Union Jack en la isla Gran Malvina (Oeste).

Año 1766

Enero. Los ingleses fundan Port Egmont.

Año 1767

Acuerdo diplomático entre España y Francia por el cual los segundos reconocían la soberanía de los primeros y evacuaban las islas.

Año 1770

Junio. El capitán de navío Juan Ignacio de Madariaga desaloja a los británicos de Port Egmont. Su expedición había partido de Montevideo.

Año 1776

9 de agosto. Fundación del Apostadero de Montevideo. Con solo dos excepciones, de los 32 gobernadores españoles de las islas Malvinas todos serían oficiales de la Real Armada dependientes de su mando natural: el Jefe del Apostadero.

Año 1790

Convención de Nookta Sound entre España y Gran Bretaña. Reconocimiento

formal del dominio español sobre el estrecho, Patagonia y Malvinas.

Año 1811

7 de febrero. Evacuación española de las islas ordenada por el brigadier Elío, virrey del Río de la Plata, instalado su gobierno en Montevideo. El comando del Apostadero correspondía al capitán de navío José María de Salazar. Se deja una placa que así establecía: “*Esta isla con sus Puertos, Edificios, Dependencias y cuanto contiene pertenece a la Soberanía del Sor. D. Fernando VII Rey de España y sus Indias, Soledad de Malvinas, 7 de Febrero de 1811, siendo gobernador don Pablo Guillén*”. (Segundo piloto de número de la Real Armada).

Año 1820

6 de noviembre. Las Provincias Unidas del Río de la Plata, como herederas del Virreinato del Río de la Plata, toman expresa posesión de las islas. El coronel de marina David Jewet asume como gobernador.

Año 1831

28 de diciembre. La corbeta USS LEXINGTON, al mando del capitán Silas Duncan ataca y arrasa las instalaciones argentinas. Se declara a las islas: “*free of governement*”. Se conduce prisionero al gobernador Vernet a Buenos Aires. Meses después retorna la autoridad argentina.

Año 1833

2 de enero. Dos buques de la Royal Navy desalojan a los argentinos. El gobernador, José María Pinedo, es evacuado a Montevideo. La bandera de la Gran Bretaña es enarbolada en el archipiélago malvinense. El gaucho oriental Antonio Rivero y otros habitantes se refugian en el interior y resisten algunos meses al inva-

sor. Es hecho prisionero y conducido a Londres.

Año 1914

8 de diciembre. Primera Guerra Mundial. Batalla naval de Malvinas. Los buques alemanes de la flota del Extremo Oriente, al mando del almirante Graf Von Spee, son hundidos por los cruceros de batalla INVINCIBLE e INFLEXIBLE de la Royal Navy.

Año 1960

14 de diciembre. Resolución 1514 de la ONU que establece procesos de negociación de descolonización a nivel global. En el futuro se desarrollarían varios e infructuosos contactos diplomáticos entre argentinos y británicos para dilucidar la soberanía de las islas.

Año 1965

16 de diciembre. Resolución 2065 de la ONU. El Reino Unido y la República Argentina son conminados a entablar conversaciones diplomáticas sobre la cuestión Falklands- Malvinas.

Año 1977

Informe de Lord Shackleton a Downing Street. Favorable a continuación de dominio británico de las Falklands.

Año 1982

Febrero-marzo. Estalla el “*incidente Davidoff*”. Un grupo de trabajadores argentinos contratados por el empresario griego Constantino Davidoff para recobrar chatarra, enarbolan una bandera en las islas Georgias del Sur. Intercambio de notas de protesta entre las partes. Los británicos envían al patrullero polar HMS ENDURANCE. Los argentinos al transporte armado BAHÍA PARAÍSO. Los planes argentinos de inva-

sión del archipiélago se ponen en marcha. Zarpa la Flota de Mar argentina. Alerta de la inteligencia británica. Se arbitra el sistema STUFT (buques confiscados de líneas comerciales), que lograría poner contando las unidades de la Royal Navy, más de 120 embarcaciones en navegación. Varias unidades de la Armada Real se dirigen al teatro sur atlántico. El mercante JOHN BISCOE, al ancla en Montevideo, parte conduciendo infantes de marina para reforzar guarnición de las Falklands. Febriles negociaciones diplomáticas. Conversación telefónica presidencial entre Reagan y Galtieri, infructuosa.

1 de abril. Mala situación climática en el Atlántico sur pospone operación de las fuerzas navales argentinas sobre Georgias del Sur y las Malvinas, cuya invasión ya ha sido decretada por la Junta Militar.

2 de abril. En la madrugada, considerables fuerzas argentinas recuperan las islas Malvinas al precio de la vida del capitán de corbeta Pedro Eduardo Giachino, única baja mortal de todo el evento. Los británicos (58 marines más el gobernador Rex Hunt y sus familiares), se rinden y son inmediatamente repatriados a Londres por avión vía Montevideo. Luego, a toda página, la revista “*Gente*” difundiría fotos de la ocupación y la rendición británica con el arriado de bandera a manos argentinas. El gobierno británico debate usar la fuerza ante la situación creada. Sorpresa de la opinión pública a escala global. Port Stanley pasa a ser Puerto Argentino.

3 de abril. Una fuerza de tareas argentina invade las Georgias del Sur. Se produce un combate esporádico que culmina con la rendición de los 23 marines de la guarnición británica. Los atacantes sufren tres bajas mortales y sus oponentes ninguna. El HMS ENDURANCE se aleja de la zona. La ONU emite la Resolución 502 que solicita a ambas partes el cese de las hostilidades,

el retiro argentino y el comienzo de negociaciones de paz. Se reúne la OEA. La primer ministra Margaret Thatcher da la orden de envío de una considerable fuerza punitiva al Sur. Discurso del líder laborista Michael Foot en la Cámara de los Comunes: “*moral duty*”, pleno apoyo de la oposición parlamentaria a la premier.

4 de abril. Tres submarinos británicos en proa al teatro de las Malvinas. Los HMS SPARTAN, SPLENDID y CONQUEROR. Se conoce que el 28 del mes anterior ya habían partido desde Gibraltar unidades navales británicas de superficie. Se hallaban a la espera en la isla de Ascensión.

5 de abril. Los portaviones HERMES e INVINCIBLE aparejan de Portsmouth. Son las primeras unidades de la Task Force. Se hallan al mando del contralmirante John Woodward, al momento en Gibraltar. En navegación más de 40 buques de todos los rangos. El canciller lord Carrington renuncia a su cargo. Asume Francis Pym.

6 de abril. El presidente Reagan busca mediar entre ambos contendientes. Reunión del canciller Costa Méndez con el general Haig en Washington. Haig comenzará sus gestiones en Londres y Buenos Aires. El gobierno británico declara zona de exclusión para fuerzas argentinas, a partir del 12 del mes en curso, 200 millas en torno a Malvinas. EEUU arrienda sus instalaciones de la isla de Ascensión al Reino Unido. Derrota diplomática de Buenos Aires. Los buques de asalto anfibio FEARLESS, SAINT GERAIN, INTREPID y SIR TRISTAM navegan en el Atlántico. Los escoltan las fragatas ANTELOPE, ARROW y PLYMOUTH. El crucero liviano GLAMORGAN y las fragatas BROADSWORD y YARMOUTH también en navegación. Las primeras unidades de la RAF ya operan en Ascensión.

7 de abril. La Junta Militar crea el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur. A su

comando se halla el vicealmirante Juan J. Lombardo. Tácito apoyo europeo al Reino Unido. Embargo comercial y sanciones. Negativa francesa a la reposición de repuestos de armas a Argentina. Inicios de la mediación diplomática del peruano Pérez del Cuellar en la ONU. Asunción del general Menéndez como gobernador de Malvinas. Haig en Londres. Triunfalismo de la prensa bonaerense tras declaraciones de Menéndez. Preparativos logísticos británicos en proceso.

8 de abril. Satélites de vigilancia e inteligencia de los EEUU se centran en el Atlántico sur. El buque BAHÍA BUEN SUCESSO arriba a Puerto Argentino conduciendo tropas y bastimentos a la guarnición Malvinas. Numerosos vuelos desde el continente reforzando tal situación. Puente aéreo constante. Grueso de la fuerza británica pasadas las Azores. Argentina convoca sus reservas pero decide cubrir la guarnición Malvinas con altos porcentajes de concriptos con regular instrucción. Fuerzas regulares apostadas en el continente para asegurar “*Espacio Regional*”.

9 de abril. El CANBERRA zarpa de Southampton con unidades terrestres. Cerca de 3.000 hombres. Otros buques preparan sus partidas en puertos británicos. Respaldo de la OTAN a pedidos de Londres. Varias unidades británicas al ancla en Ascensión, entre estas el ENDURANCE. Haig arriba a Buenos Aires. Conferencia de prensa. El general estadounidense asegura los “*buenos oficios*” de Washington y brega por un rápido arreglo de la cuestión.

10 de abril. Exultante aparición de Galtieri en el balcón de Casa Rosada: “*¡si quieren venir que vengan; les presentaremos batalla!*”. Haig vuela a Londres. Intensa actividad diplomática entre las partes. Es minado el acceso a Puerto Argentino. 22 minas de orínque de contacto son sembra-

das sobre tres campos por el transporte ISLA DE LOS ESTADOS, rediseñado para cumplir dicha función. El transatlántico británico UGANDA es requisado en Alejandría y transformado en buque-hospital.

11 de abril. Los medios argentinos apuran los refuerzos en las islas. Se trasladan variadas y heterogéneas unidades de todas las armas al archipiélago en buques mercantes y de servicios auxiliares. Un Hércules 130 de la FAA traslada a Puerto Argentino el Ford Falcon del gobernador Menéndez. Primera mediación del Papa Juan Pablo II. Infructuosa. El almirante Woodward arbola su insignia en el HERMES.

12 de abril. La zona de exclusión entra en efecto. Submarino nuclear británico detectado en el teatro malvinero. Sería el SPARTAN. Los medios navales argentinos apuran sus entregas. La flota de Alta Mar argentina, al acecho de los acontecimientos, navega en las inmediaciones de la zona de exclusión. Conversación telefónica Haig – Costa Méndez: “*posición irreductible de la premier Tachter*”. Casi unánime aprobación en Cámara de los Comunes a política belicista de la primera ministra.

13 de abril. Fuerte apoyo del Perú en OEA a Argentina. Difusa conducta de la diplomacia chilena. EEUU, Colombia, Trinidad Tobago y Chile no apoyan actitud argentina. 10 caza-bombarderos peruanos Mirage V, de fabricación israelí, son enviados a la Argentina. Se hallaban dotados de tanques suplementarios de combustible y armados con misiles AS-30. El general Romeo Lucas, presidente de Guatemala, ofrece a Galtieri el envío del batallón “Atlatl” a Malvinas.

14 de abril. Parte de la Task Force navega hacia Georgias. Contacto Galtieri-Reagan, nuevamente infructuoso. El “*Washington Post*” anuncia que EEUU propor-

ción apoyo en inteligencia, combustible y el misil aire-aire SideWinder AIM-9L al Reino Unido. Se detectan medios soviéticos en el Atlántico sur. Propuesta de Haigh: gobierno tripartito en Malvinas de EEUU, Argentina y Reino Unido. Rechazo de Tachter por no incluir “*derechos de los isleños*” en dicho documento. El canciller Costa Méndez apela en la ONU ante el Consejo de Seguridad.

15 de abril. El CONQUEROR en zona de exclusión. Canal satelital estadounidense exclusivo para facilitar comunicación Londres-Task Force. Notoria reducción del tráfico marítimo argentino hacia el teatro, en adelante solo medios navales sutiles enlazan con el continente.

16 de abril. Según fuentes oficiosas la URSS habría lanzado dos satélites espías. (En realidad los soviéticos lanzarían casi una decena de satélites espías orbitando para monitorear el área del conflicto). En Ascensión algunas unidades de infantería del grupo anfibia reciben riguroso entrenamiento en zonas escarpadas de la isla.

17 de abril. Constante tráfico aéreo argentino a las islas. Algún buque rompe el bloqueo conduciendo personal, como los transportes FORMOSA y RÍO CARCARAÑÁ. Perú acumula su fuerza aérea en su frontera sur y efectúa maniobras terrestres y navales en aguas colindantes a las chilenas.

18 de abril. Haig en Buenos Aires. Volcánica reunión con la Junta Militar. Cerrada negativa del almirante Anaya a cualquier iniciativa de acercamiento a negociaciones que significaran un paso atrás en el control propio de las islas.

19 de abril. La Task Force ya opera en Georgias. El submarino CONQUEROR navega en dicha zona en apoyo de la inminente invasión. Argentina solicita en la OEA la aplicación del TIAR. Largos y encendi-

dos discursos de algunos representantes de países latinoamericanos en apoyo dialéctico a las reclamaciones argentinas.

20 de abril. El transporte CANBERRA hace escala en Freetown en ruta hacia Ascensión. Aviones argentinos intentan avistamientos tempranos en el Atlántico.

21 de abril. Un Boeing 707 de la FAA localiza a la Task Force en latitud 19° 39' S. y longitud 14° 30' O. Constante ejercitación y entrenamiento a unidades de infantería a bordo de los buques. Asimismo para aviones y buques.

22 de abril. Un mercante avista parte del grupo anterior. Dos portaviones y su cortina a unas 900 millas al SSO de Ascensión. Lenta navegación de los británicos. El general Galtieri visita Puerto Argentino. Arriban a Río Gallegos los Mirage entregados por Perú. Volaron desde Arequipa a Jujuy tripulados por pilotos peruanos.

23 de abril. Londres advierte a Buenos Aires que cualquier tipo de aproximación a sus buques o aviones, serán considerados una amenaza y repelidos.

24 de abril. Nuevamente el Boeing de la FAA localiza a una fracción de la Task Force. Es inmediatamente amenazado por cazas Harrier y alejado de la zona. Posición de los buques: latitud 35° 15' S. y longitud 27° 55' O. rumbo 204; velocidad 13 nudos.

25 de abril. Los británicos recapturan Georgias del Sur. El sumergible SANTA FE es seriamente dañado y vara en Grytviken. El destacamento argentino se rinde. 189 prisioneros. Triunfalismo de la prensa británica. Menéndez asume que la posible invasión se efectúe en la costa S. de la capital. De tal manera se busca establecer un fuerte perímetro estático - defensivo orientado hacia ese sector.

26 de abril. Casi dos terceras partes de la Task Force ya se hallan dentro de la zona

de exclusión. Resta el contingente anfíbio al ancla en Ascensión. El transporte RÍO CARCARAÑÁ rompe otra vez el bloqueo. Constante puente aéreo entre Puerto Argentino y continente. OEA reunida. Un Boeing de la FAA sobrevuela al ENDURANCE en aguas de Georgias.

27 de abril. Los medios argentinos comienzan a preparar extensos campos minados terrestres en sectores de acceso a puntos vitales. Se sembraron alrededor de 10.000 minas y más de 4.000 trampas antipersonal sobre zonas predeterminadas. El mercante TIERRA DEL FUEGO avista parte de los buques logísticos fuera de la zona de exclusión. Es amenazado por un Harrier.

28 de abril. La OEA llama a una resolución pacífica del conflicto. Revés diplomático argentino. El TIAR es desactivado por los EEUU. Presencia en Buenos Aires del general Vernon Walters como delegado especial de Reagan ante Galtieri.

30 de abril. Total apoyo de Washington a Londres. Argentina hace “*uso ilegal de la fuerza*”, según señala la White House. Llamada del presidente peruano Belaúnde Terry a su colega argentino. Propone un alto el fuego y otras medidas que suponen la evacuación y el retiro de la flota británica, dejando las islas bajo la administración provisoria de un tercer país. Galtieri acepta. Belaúnde se comunica con Haigh. Comienzo de una negociación que parecía acercar las partes.

1° de mayo. La Task Force ataca la “*fortaleza Malvinas*”. En la madrugada es bombardeado horizontalmente el aeropuerto y otros puntos de Puerto Argentino por un Vulcan B2, despegado desde Ascensión. Este evento es la operación de bombardeo a distancia mayor de la historia: 3.886 millas desde Wideawake (aeropuerto de Ascensión) a Puerto Argentino. El único

Vulcan que consumó la acción necesitó ser repostado de combustible en 5 oportunidades. Se mantuvo 16 horas en vuelo. Fuego naval de hostigamiento contra posiciones terrestres del perímetro de la capital malvinense. Vuelos rasantes de Harriers sobre varios puntos. Fuerte fuego AA argentino. Portaviones británicos evolucionan a unas 100 millas de Soledad. Constante barrido antisubmarino de la Task Force ante la probable operativa del sumergible SAN LUIS. Al mediodía, burlando el bloqueo, logra entrar a puerto el remolcador YEHUIN mientras el transporte RÍO CARCARAÑÁ zarpa de Puerto Argentino hacia San Carlos. En la tarde se produce el bautismo de fuego de la FAA: tres Dagger atacan formación de tres buques enemigos. La ALACRITY tocada. Otras formaciones entran en fuego resultando derribados dos Skyhawk y un Canberra. El mando de la FAA asume superioridad del Harrier en combate ala a ala. En adelante nunca un caza argentino lograría derribar un medio similar. De los 27 misiles SideWinder lanzados por los cazas británicos dieron en el blanco 24. Es convocada la clase 1961 por la autoridad militar argentina.

2 de mayo. La Flota de Alta Mar argentina en operaciones está dividida en dos unidades para efectuar un ataque en pinzas sobre la Task Force, al norte el grueso con el portaviones 25 DE MAYO, dos fragatas tipo 42, tres corbetas tipo 69 y dos destructores, al comando del contralmirante Gualter Allara y al sur otra división con el crucero BELGRANO y dos destructores. En determinado espacio se detecta que la Task Force se encontraba a algo más de 200 millas, siendo posible lanzar un ataque con los 8 Skyhawk con que contaba el portaviones. Se desiste de ello por falta de viento. También se afirma que había eco radar de aviones británicos en la zona. Al

sur, sobre el banco Burwood, alrededor de las 16 horas es torpedeado y hundido el BELGRANO cuando navegaba de regreso al continente, fuera ya de la zona de exclusión. El CONQUEROR fue su victimario. 323 bajas mortales. La noticia arriba a Buenos Aires cuando la Junta se hallaba reunida tratando la oferta de paz de Belaúnde Terry. Se corta totalmente dicha iniciativa por la cerrada posición de Anaya. El buque ALFEREZ SOBRAL es atacado y dañado severamente por un helicóptero. La Flota de Alta Mar se dirige a aguas continentales.

3 de mayo. La Task Force navega en un área que es permanentemente monitoreada por medios argentinos aéreos y por el ploteo del Centro de Electrónica Operativa (CEO). Esos movimientos suponen que su cortinado de detección aérea la hagan varios buques en descubierta, generalmente dos o tres fragatas. Lombardo propone a la Junta enviar dos corbetas al centro del Atlántico para atacar la línea de comunicación enemiga. Es denegado por los peligros de extender el conflicto hacia una zona aleada a los centros metropolitanos del continente.

4 de mayo. El destructor SHEFFIELD, que se hallaba en piquete radar, es alcanzado por un misil AM39 EXOCET, lanzado desde un Super Etendard de la Aviación Naval. Hora del impacto: 11. 04'. Daños severos en su superestructura desata incendio. Auxiliado por helicópteros y las fragatas YARMOUTH y ARROW. 21 bajas mortales. Sepulturas en el mar. Se hundiría seis días después. ¿El HERMES tocado? Sorpresa e ira londinense. La armada de un país "subdesarrollado" era capaz de hundir un buque de la Armada Real (*The Guardian*). Fuego naval en la noche sobre posiciones argentinas en torno a Puerto Argentino. Ocasionales incursiones de Harriers.

5 de mayo. La Task Force adopta medidas elusivas. Alerta temprana encarada con helicópteros y mayor distancia de la isla Soledad, 150 millas o más al E. En adelante la formación de cortina aplicará la combinación AA Sea Dart –Sea Wolf.

6 de mayo. Parte del contingente anfibio británico zarpa desde Ascensión. Entre estos el transporte ATLANTIC CONVEYOR.

7 de mayo. El 25 DE MAYO y su cobertura navegan frente a la desembocadura del río Negro en fondos menores a 60 pies. Actividad inalámbrica de engaño. Londres advierte a Buenos Aires que toda nave o avión, civil o militar, que sea interceptado a más de 12 millas náuticas de la costa argentina será considerado hostil y repelido. Clara presión de Reagan sobre Tachter para evitar ataques británicos a blancos en el continente.

8 de mayo. Otra formación del cuerpo anfibio sale desde Ascensión. El 25 DE MAYO arriba a Puerto Belgrano en horas de la noche. Es enmascarado. El sumergible SAN LUIS lanza torpedos a un submarino. Su hidrófono escucha fuerte detonación. A lo largo de su campaña pasaría 37 días en inmersión con snorkel. Prosigue el ablandamiento artillero de las posiciones argentinas. Junta de Guerra a bordo del FEARLESS, aún en Ascensión, decide que la invasión sería llevada adelante en el estrecho de San Carlos.

9 de mayo. Harriers atacan al pesquero NARVAL. Su personal es tomado prisionero. Se hunde. Un helicóptero argentino que concurría al rescate es destruido por un misil. Constante patrullaje de varios Nimrod sobre las líneas de comunicación propia en el Atlántico. Operan desde Ascensión.

10 de mayo. El Reino Unido declara una zona de exclusión de 100 millas en torno a Ascensión. El transporte ISLA DE LOS

ESTADOS es hundido por la ALACRITY en el estrecho de San Carlos. De sus 27 tripulantes, solo dos son rescatados. Harriers bombardean Sapper Hill y Moody Brook.

11 de mayo. Los EEUU lanzan un satélite espía para monitorear detalladamente el teatro malvinero. De esta manera valiosa información pasaba directamente a Londres vía NATO. Ataques aéreos contra Darwin y posiciones aledañas. Una unidad del SAS (Special Air Service) penetra por la noche en Isla de Borbón y hostiliza al enemigo. En la boca del estrecho el SAN LUIS lanza torpedos sobre la ALACRITY. Uno impacta la obra viva sin detonar. El transatlántico QUEEN ELIZABETH zarpa desde Southampton conduciendo tropas al sur.

12 de mayo. Cañoneo naval contra el aeropuerto en horas de la madrugada. Ataque de la FAA a parte de la Task Force, que se hallaba al S. de Puerto Argentino. El GLASGOW recibe impacto y debe alejarse. La BRILLIANT es dañada. 4 aviones incursores derribados. Durante un vuelo de reconocimiento se encuentran en el Atlántico sur el Boeing 707 de la FAA y un Nimrod. No hubo acciones.

13 de mayo. Ataque al RÍO CARCARAÑÁ. Es abandonado. El SAS prepara su acción en Borbón; es su primera misión desde la Segunda Guerra Mundial. Alcanzan Puerto Argentino las motonaves ISLAS MALVINAS y RÍO IGUAZÚ.

14 de mayo. Ataques a Puerto Argentino y Monte Kent a cargo de varios Harriers. Sobre mediodía varias unidades de la Task Force efectúan fuego sobre Fresinett y Puerto Argentino, siendo repelidas por la artillería de la plaza. Son muertos tres kelpers por impacto británico en vivienda de la capital. La Task Force es permanentemente abastecida por más de 10 buques

- tanques que operan desde aguas europeas, Nigeria o del Golfo Pérsico. El buque taller HMS TRALA en las Georgias.

15 de mayo. Sostenidos vuelos de reconocimiento de los británicos sobre el estrecho de San Carlos. Unidad SAS ataca base Calderón y destruye en su pista 10 aviones. El GLAMORGAN colabora con fuego de hostigamiento sobre las posiciones defensivas de dicho punto. El CANNBERRA y el ATLANTIC CONVEYOR se acercan a zona de exclusión. Un Hércules C. 130 conduce a Puerto Argentino un cañón Sofma de 155 mm. Será ubicado sobre la costa al E. de la capital para combatir fuego naval.

16 de mayo. El transporte BAHÍA BUEN SUCESO es atacado por Harriers en Bahía Fox. Severamente castigado queda fuera de servicio. Es abandonado. Sigue fuego naval nocturno aunque a mayor distancia de la costa. Woodward envía dos fragatas para navegar de noche de N. a S. y viceversa el estrecho de San Carlos. Inexistencia de campos minados argentinos en ese teatro. En la noche el destructor BOUCHARD opera contra presunta infiltración en la costa de Tierra del Fuego. Varias lanchas destacadas desde el sumergible convencional ONIX y tripuladas por el SAS habrían intentado un golpe de mano contra el aeródromo de Río Grande para destruir los presuntos últimos Exocet del parque argentino. El fuego del BOUCHARD habría aniquilado este intento. Mediante la embajada de Suiza en Buenos Aires el gobierno británico hace saber a su par argentino que le da 48 horas de plazo para retirar sus tropas sin negociación. Las últimas unidades anfibas parten desde Ascensión.

17 de mayo. Continúa rastreado de las aguas de San Carlos. Comandos del SBS (Special Boat Squadron) y SAS operan en

dicha área en misiones de reconocimiento e inteligencia sobre el enemigo. Menéndez sigue decidido a establecer defensa posicional sobre la capital. Estrategia argentina asume que la invasión sería en las costas inmediatas a la costa S. de Puerto Argentino; entre el seno Choiseul y Fitzroy.

18 de mayo. Arriban a la zona varios buques de la unidad anfibia. La Task Force navega al N. de Soledad. Se intensifican las incursiones de los Harriers. La aviación británica domina los cielos. El mercante SANTA FE señala a Buenos Aires probable avistamiento del QUEEN ELIZABETH en latitud 24° 30' S. y longitud 19° 28' O. velocidad 25 nudos, sin escolta, con un helicóptero a popa y otro orbitando.

19 de mayo. Se aproxima por el N. el grupo de invasión. Llegan al HERMES seis Sea Harriers de refuerzo. Prosigue fuego naval nocturno sobre la capital. Un helicóptero británico se accidenta en Chile (Punta Arenas) y es autodestruido. Se sospecha que unidades de inteligencia británica operan desde territorio chileno. Asimismo también se reconoce la posibilidad de operaciones del SAS en el continente. Como maniobra de diversión parte de la Task Force navega al S.E. de Soledad para engañar a los medios de detección argentinos y poner en juego la aproximación del conjunto anfibia hacia San Carlos. ONU considera no hay posibilidad de lograr negociación entre las partes.

20 de mayo. Todo preparado para la invasión. San Carlos está libre de minas y defensas pese a que desde hace más de una semana los británicos se mueven sobre la zona. Se produce una intensa actividad aérea y naval británica siendo Puerto Argentino blanco elegido para fijar posiciones argentinas. Antes de la medianoche una gran formación pone proa a la entrada norte del estrecho. Los buques HMS

FEARLESS, INTREPID, ARGONAUT, ANTRIM, ARROW, BROADSWORD, ARDENT, YARMOUTH, ANTELOPE, BRILLIANT, PLYMOUTH, y los transportes CANBERRA, NORDLAND, los anfibios SIR GALAHAD, SIR TRISTAN, SIR LANCELOT, SIR PERCIVALE, ELK, SIR GERAINT, STROMESS, FORT AUSTIN, etc., son algunos de los buques que van a intervenir en la acción.

21 de mayo. A las 00,30 se inicia la invasión. Intensa actividad. Más de una docena de buques en San Carlos. La única fuerza argentina estacionada en ese teatro constaba de tres oficiales de baja graduación y 59 hombres, la mayoría conscriptos. A las 4.00 pone pie en tierra la primera oleada. Pese a una abrumadora superioridad dos helicópteros GAZZELLE son derribados. A las 9,30 un Aeromacci Mc. 33 piloteado por el teniente de corbeta Owen Crippa ataca a las fuerzas de invasión. La fragata ARDENT es tocada por sus disparos. A las 10,00 una sección de Pucará incursiona sobre San Carlos. Es alejada por el intenso fuego AA. Media hora después, abruptamente comienzan, desde las bases continentales, las incursiones de aviones argentinos sobre la cabeza de playa. 12 DAGGER en la acción. ARDENT, severas averías, ANTRIM y ARGONAUT alcanzadas por bombas, BROADSWORD y BRILLIANT tocadas por fuego de cañón. Algunas bajas a causa de fuego amigo. Fuego naval sobre Darwin- Pradera del Ganso. Harriers apoyan dicha acción. Incursión de helicópteros sobre Monte Kent, nudo de comunicaciones argentino al interior de Soledad. Portaviones detectado a unas 80 millas al N. E. de Puerto Argentino. Al mediodía se intensifican los ataques aéreos argentinos. Numerosos impactos horizontales sobre buques que no detonan por fallo espoletas. ARGONAUT y

ANTRIM con más daños. La aviación argentina pierde 15 aviones y un helicóptero. *“Este es el día en que los argentinos pueden ganar la guerra”*. Palabras del almirante Woodward.

22 de mayo. Se hunde la ARDENT con 22 bajas mortales. Abandonan el estrecho de San Carlos varios buques custodiados por la BRILLIANT. ANTRIM se aleja para reparar daños e inactivar bomba. El transporte RÍO IGUAZÚ es atacado por Harriers en el seno Choiseul y vara en bahía Button. Prosiguen los ataques aéreos desde el continente; dañan al STROMMES y al FORT AUSTIN. Consolidación de cabeza de playa. Medios locales (gerente de la Falklands Company), informan a los mandos británicos la configuración exacta de las defensas argentinas de Darwin- Pradera del Ganso. Se decide avanzar a ese teatro antes de cruzar Soledad para atacar la capital. Rápido avance de infantes británicos hacia Darwin. Hostigamiento con fuego naval y ataques aéreos a este último punto. Dos submarinos nucleares en piquete radar al O. de Gran Malvina.

23 de mayo. Arriban desde aguas europeas nuevas unidades para la Task Force: BRISTOL, CARDIFF, ACTIVE, AVENGER, MINERVA, PENELOPE, ANDROMEDA se suman a otros buques de variadas características. Dos terceras partes de la Royal Navy en el Atlántico sur. Constante barrido antisubmarino británico. Al amanecer comienza otra ronda de ataques aéreos argentinos desde el continente. Varios blancos. ANTELOPE tocada es remolcada afuera para desactivar bomba. BRILLIANT, BEDIVERE y SIR LANCELOT tocados. 10 aviones derribados. El transporte MONSUNEN dañado severamente por helicópteros británicos, encalla en isla Moteada. Harriers bombardean posiciones en torno a Puerto Argentino.

24 de mayo. ARGONAUT logra desprenderse de bomba. ANTELOPE hundido. La FAA ataca en el brazo sur de San Carlos; SIR GALAHAD, SIR LANCELOT y dos LCU dañados. COVENTRY y BROADSWORD apostados para fuego de barrera al N del estrecho. Sigue avance hacia Darwin. Comandos británicos infiltrados tras líneas enemigas en Lafonia. Varios aviones argentinos derribados. Últimos refuerzos parten desde Georgias.

25 de mayo. Hasta el momento más de 10 buques británicos habían quedado fuera de servicio. En la mañana varios ataques de la FAA COVENTRY hundido. BROADSWORD y NORDLAND con serios daños. En la tarde aviones navales Super Etendard atacan con Exocet al N. E. de Soledad al transporte ATLANTIC CONVEYOR. Logran impacto. Es evacuado y se hunde con 12 bajas mortales. Pérdida de alrededor del 10 % del material que necesitaba la logística británica para consolidar cabeza de playa y avance al interior. Cerrado combate en Darwin. El presidente Galtieri se halla en Comodoro Rivadavia en visita de inspección. Intentó abordar un Hércules que partía hacia Malvinas pero fue disuadido.

26 de mayo. Bombardeo naval nocturno contra Puerto Argentino, Puerto Mitre y Bahía Fox. Harriers atacan Darwin- Pradera del Ganso. Son lanzadas bombas Beluga contra posiciones argentinas. Mirage lanzan bombas sobre San Carlos. Británicos inician ofensiva sobre los caseríos de Darwin.

27 de mayo. Ataque terrestre a Darwin. Fuertes combates. ARROW hace fuego sobre posiciones argentinas desde el Brazo Brenton. Ataques de Pucará sobre infantería enemiga. Lento avance británico. Dos aviones Canberra de la FAA bombardean San Carlos. Se mantiene puente aéreo logístico

desde el continente a Puerto Argentino con Hércules C-130. Acciones nocturnas.

28 de mayo. Constante avance británico sobre posiciones argentinas. Repliegue de estos. Malas condiciones meteorológicas inmovilizan a la FAA. Fuertes combates en istmo de Pradera del Ganso. Muerte del teniente coronel Herbert Jones. Aviones Pucará hostigan infantería. Se utiliza napalm sin blancos. Varios derribos. Contingente argentino casi cercado. Imposible encarar contraataque desde Puerto Argentino. Crece la confusión en los mandos superiores argentinos. Harriers atacan base Cóndor. El UGANDA al N. de San Carlos. El QUEEN ELIZABETH al ancla en Georgias traslada tropas a otros buques. Fuego naval: AVENGER y AMBUSCADE hostigan Puerto Argentino en horas de la noche. El Papa Juan Pablo II en Londres exhorta a buscar una paz honorable.

29 de mayo. Se rinde contingente argentino en Pradera del Ganso. Fuerzas que intervinieron en combate: alrededor de 1.400 argentinos (incluyendo personal de FAA) y 500 británicos (2 Para y 42 Cdo.) Un submarino patrulla a 30 millas de la costa del continente sobre el paralelo 40°, al acecho de Puerto Belgrano. Esporádicos ataques de la FAA sobre San Carlos. Harrier derribado en Puerto Argentino.

30 de mayo. Llega al teatro el submarino nuclear COURAGEOUS. ANTRIM trasladada a San Carlos al general Jeremy Moore. Ataque aéreo argentino sobre el INVINCIBLE. Seguramente tocado. Dos Super Etendar y cuatro Skyhawk vuelan desde Río Grande y atacan su blanco desde el S.E. En el Atlántico un Hércules C-130 lanza bombas sobre el petrolero británico BRITISH WYE a la altura del paralelo 36°. Algunas rebotaron en su cubierta sin explotar.

31 de mayo. Aviones Canberra bombardean San Carlos y su zona de desembarco. Avance británico hacia Monte Kent. Es tomado por los comandos. Marcha de la infantería no es hostigada por el enemigo. Tres sumergibles nucleares patrullan las aguas continentales entre los paralelos 39° al 55°. Preciso relevamiento fotográfico del perímetro defensivo anexo a la capital por los Harriers. Marcación de campos minados y “pozos” de la infantería argentina.

1° de junio. Ataques aéreos a Puerto Argentino. Grandes unidades de infantería y secciones motorizadas desembarcan en San Carlos. Esfuerzo logístico británico. Canberras de la FAA bombardean Monte Kent y alrededores. Británicos ya controlan Monte Challenger, Monte Vernet y Murrell. Fuego artillero británico desde Monte Kent hacia dispositivo defensivo de la capital. Respuesta artillera argentina. Filtración comandos británicos en la península de Fresinet. Paracaidistas toman Fitzroy. Harriers derriban Hércules C-130.

2 de junio. Duelo artillero de gran volumen. Bluff Cove tomado. Regimiento de Gurkas ocupa retaguardia y asume control de prisioneros. Tácticas de la infantería británica: (“blitzkrieg”), atacar de noche en oleadas programadas bajo saturación artillera del enemigo, fijándolo al terreno, avance veloz para sobrepasar las trincheras, paso entre estas, embolsándolas, y consolidación de posiciones en vanguardia evitando repliegues adversarios y cortando el paso a cualquier contraataque desde fuera del teatro. Profuso uso de los antitanques Milán para atacar atrinchamiento argentino.

3 de junio. Monte Kent fuertemente castigado por la artillería argentina. Bombardero Vulcan lanza misiles Shrike a sistemas de radar en Puerto Argentino: una batería AA destruida. Malas condiciones

climáticas. El canciller Costa Méndez en la conferencia de países no alineados de La Habana. Recibe fuerte apoyo de Libia en la forma de ingentes cargamentos de municiones, misiles y combustible. Aviones Boeing y un Hércules trasladan dichos elementos repostando secretamente en Brasil. En uno de los tornaviajes la Junta envía un caballo criollo de obsequio al coronel Ghadaffi. Un Vulcan aterriza en emergencia en Río de Janeiro. Ante presiones del Reino Unido el avión es devuelto, aunque desarmado.

4 de junio. Lento avance británico dificultado por el tiempo, el terreno y los campos minados. Sigue enfrentamiento artillero sobre Kent, Challenger y Dos Hermanas. Intento frustrado de la FAA de bombardear Kent con Canberras y Dagger. Helicópteros británicos transportan tropas y bastimentos al frente. Hostigamiento nocturno de fuego naval sobre Puerto Argentino y alrededores.

5 de junio. El buque de asalto anfíbio INTREPID recoge tropas en San Carlos y se dirige al E. rodeando Lafonia por el S. Tres o cuatro PAC de Harriers orbitando sobre el teatro en horas diurnas. Intención del mando terrestre británico de acortar la campaña cuanto antes por dificultades logísticas y la llegada del invierno austral. Nervios en Downing Street. Se estipula en más de 9.000 efectivos los defensores de Puerto Argentino.

6 de junio. Desembarcan del INTREPID los Guardias Galeses en la zona de Bahía Agradable. Retorna por la misma vía a San Carlos. Fitz Roy y Bluff Cove ya bajo control británico. El FEARLESS encara la misma navegación que su gemelo. Embarques de tropas y su logística desde San Carlos hacia la costa E. de Soledad. Preparativos británicos para atacar cinturón de Puerto Argentino por el S.E.

7 de junio. El FEARLESS alcanza su objetivo. Tras desembarco retorna a San Carlos. El SIR TRISTAM opera de la misma forma. Fondea en Bahía Agradable. Se intentará desembarcar fuerzas en zona de Fitz Roy. El SIR GALAHAD zarpa esa noche de San Carlos rumbo a la posición ya detallada. Continúa cañoneo nocturno sobre la capital.

8 de junio. El SIR GALAHAD echa anclas cerca del SIR TRISTAM. Operación de desembarco sin cobertura AA. Ya entrado el día cinco Skyhawk A4-B despegados de Río Gallegos atacan a la fragata PLYMOUTH en el sector sur del estrecho de San Carlos. Dañada severamente. Pasadas las 14 horas otros Skyhawk incursionan sobre Bahía Agradable. SIR TRISTAM y SIR GALAHAD hundidos. Sorpresa británica. Decenas de bajas mortales. Menéndez no autoriza despliegue en contraataque hacia esa zona para aprovechar éxito. El HERCULES, buque tanque con bandera estadounidense, navegando en lastre en el Atlántico a 500 millas de Malvinas y es bombardeado por un Hércules C-130. Entra a Río de Janeiro. Sería auto- hundido el día 20 de julio en el océano por no lograr desactivo de bomba en su tanque. Argentina niega ataque. Regresan al continente los dos helicópteros Chinook que quedaban en Soledad, más los dos últimos Aero- Macchi de la Aviación Naval que restaban de la fuerza inicial.

9 de junio. Constante duelo artillero. Ataque de Harriers a defensas de Puerto Argentino. Fuerzas de infantería británicas se arriman a posiciones de partida. Mal tiempo sobre Patagonia impide operaciones de la FAA.

10 de junio. Esporádicos cañoneos entre fuerzas. Fuerte actividad logística británica preparatoria de la ofensiva. Sea Harrier, derribado por fuego amigo en San

Carlos. Luego de varias conferencias telefónicas Galtieri y la Junta de Estado Mayor dejan libre las manos de Menéndez para curso de futuras acciones. En la zona de Puerto Howard (Gran Malвина) es muerto el capitán Gavin Hamilton de las SAS. Tropa argentina le rinde honores fúnebres.

11 de junio. A la madrugada se inicia la batalla por Puerto Argentino. Monte Longdon, Dos Hermanas y Monte Harriet, objetivos inmediatos del avance británico. Serias dificultades argentinas para combate nocturno por falta de visores, vestimenta y entrenamiento adecuado a dichas circunstancias. Operaciones apoyadas por fuego naval: ACTIVE, AVENGER, GLAMORGAN y YARMOUTH en acción. Incremento del enfrentamiento artillero. Ataques de Harriers a aeródromo de Puerto Argentino. Último Hércules C-130 aterriza en Puerto Argentino. Regresa con heridos. Durante toda la campaña la FAA y los transportes de la Aviación Naval trasladaron más de 5.500 toneladas de material y más de 8.000 personas a las islas. El Papa Juan Pablo II llega a Buenos Aires.

12 de junio. El GLAMORGAN es averiado por impacto de misil Exocet lanzado desde Punta Hookers. 13 bajas mortales. Notorio avance nocturno de la infantería británica. Caen posiciones argentinas clave del perímetro: Monte Longdon, Dos Hermanas y Monte Harriet. Al amanecer los ataques aéreos y la artillería impiden contraataques argentinos. Defensas estáticas en el perímetro de la capital. Se produce un contacto inicial entre los mandos contendientes aprovechando que la red telefónica de la isla no había sido cortada. Misa campal del Papa en Buenos Aires. La concentración de público más grande del siglo XX en Argentina.

13 de junio. Buen tiempo. Sorpresivo ataque aéreo argentino sobre campamento del estado mayor británico. Algnas bajas. El general Moore sale ileso. A las 16 horas los guardias galeses atacan posiciones de la infantería de marina (BIM-5), que se halla al mando del capitán de fragata Carlos Robacio. Fuertes combates. Retirada británica. Los atacantes esperan la noche. Lapso queda a cargo de la artillería y algún contacto en avanzada. En 12 horas los cañones británicos disparan más de 6.000 proyectiles de 105 mm. sobre el teatro. La artillería argentina comienza a perder capacidad de fuego ante ataque constante de la aviación enemiga. 22,15 horas: se inicia la arremetida con tanques livianos Scorpion y Scimitar provistos de miras infrarrojas. En tres columnas se dirigen hacia los montes Wireless Ridge, Williams y la zona de Sapper Hill, buscando cercar a las fuerzas argentinas. Lucha trinchera a trinchera, en ocasiones a la bayoneta. Comienza el postrer repliegue argentino. Un Canberra es derribado sobre Monte Kent. Fue el último ataque de la FAA. Irresolución de Menéndez y su estado mayor. Cerca de un 30% del material enviado a Malvinas nunca fue utilizado y notoria parte del contingente terrestre argentino nunca entró en fuego. Comportamiento caballeresco con heridos y prisioneros de ambos bandos.

14 de junio. El avance británico es respaldado por fuego naval escalonado. Irrupción nocturna entre líneas ya hacia Puerto Argentino. Bajas argentinas aumentan progresivamente pero la resistencia es muy fuerte en algunos sectores. A las 4 de la madrugada alguna unidad defensora se queda sin municiones. Sobreviene una pérdida del control a causa del desbande de grandes contingentes en re-

tirada en la semioscuridad. El alto mando argentino no autoriza contraataque de unidades estacionadas en la capital, en parte a causa de la indefinida línea del frente. Solo se mueven hacia el teatro dos tanquetas Panhard. Pasadas las 6 horas Tumbledown y Williams bajo control británico. Sapper Hill casi cercada. El cielo sobre los “pozos” argentinos es iluminado constantemente por las bengalas lanzadas por la artillería y buques británicos. Visión fantasmal del campo de batalla. Táctica nocturna irresistible para medios argentinos. Se ordena un repliegue. El fuego progresivamente cae sobre los arrabales de Puerto Argentino. Amanece. Se observa alguna columna de soldados en completo desorden. La infantería de marina argentina se retira logrando romper el cerco y produce la mayor cantidad de bajas al enemigo de toda su campaña. Serían las últimas. A las 11 horas se procede a tomar comunicación telefónica entre los mandos enfrentados. El general Moore exige abrir parlamento con el comando adversario. El comandante británico abrigaba serios temores de que Menéndez resolviera seguir el combate en la misma planta urbana de la capital, con los peligros que representaba por la presencia de civiles, instalaciones sanitarias y demás viviendas del entorno. Es mediodía. Helicópteros recogen heridos de ambos bandos sin oposición. Cese del fuego tácito. Sobrecogedor silencio. Tropas adversarias a la vista a menos de 400 metros. Se establece un toque de queda a partir de las 19 horas. Menéndez se comunica con Galtieri señalando la imposibilidad de seguir luchando. Luego de minutos de nerviosa irreflexión, el presidente deja todo a su criterio. El general Menéndez hace saber a Moore su voluntad de capitular. Se establece una reunión

para las 16 horas en la capital. En contacto telefónico personal Tachter expresa taxativamente al general británico que la rendición debe ser absoluta e incondicional. Recién a las 20,30 arriba Moore a Port Stanley. Los dos generales se reúnen a solas en un salón. Moore, sin ambages, acepta que Menéndez tache la palabra “*incondicional*” del texto de rendición. A las 23,59 la capitulación argentina se hace efectiva en todo el archipiélago. Al término de la discreta ceremonia, las palabras del general Moore a un corresponsal de la BBC, reflejan el sello final de todo este conflicto: “*Ahora, finalmente, la matanza ha terminado*”.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ARGUINDEGUY Pablo y RODRÍGUEZ Horacio. “LAS FUERZAS NAVALES ARGENTINAS”. INB. Buenos Aires. 1995.

COSENTINO Enrique C/A y PERTUSIO Roberto L. “ACERCA DEL CONFLICTO BÉLICO EN EL ATLÁNTICO SUR”. Revista Naval. No. 18. 1994.

COSTA Eduardo José Brig.. “GUERRA BAJO LA CRUZ DEL SUR”. Hyspamérica. Buenos Aires. 1986.

DESTEFANI Laurio C/A. “LAS MALVINAS EN LA ÉPOCA HISPANA”. Corregidor. Buenos Aires. 1981.

PORTELA, O’CONNELL, GODOY, MORO, TOMA. “MALVINAS. SU ADVERTENCIA TERMONUCLEAR”. A-Z editora. Buenos Aires. 1985.

TANZI José H. “COMPENDIO DE HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA”. IPN. Buenos Aires. 1994.

WOODWARD J. y ROBINSON P. “LOS CIEN DÍAS”. Sudamericana. Buenos Aires. 1993.

VALIÑAS Francisco C/N “ADIEZ AÑOS DE UN CONFLICTO”. Revista Naval. Nos. 13 y 14. 1992.

VALIÑAS Francisco C/N . “MALVINAS, UNA VISIÓN DESDE URUGUAY”. AUHMF. Montevideo. 2008.

El autor deja expresa constancia que todas las fuentes documentales de investigación requeridas para la estructuración de esta sucinta cronología -libros, revistas, publicaciones y asimismo la tomada por Internet-, difieren notoriamente entre sí en variados aspectos como fechas, eventos y números concretos. De tal forma nos hemos basado, casi al entero, en las obras del Almirante Woodward, el Brigadier Costa y el Capitán de Navío Valiñas como fuente principal de la crónica de marras. Por ello, queda esto señalado a priori en todos los casos en que estas letras así lo incriminen.



LAS ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR: GUERRA Y DIPLOMACIA

Dr. Sergio ABREU
secretariadrabreu@aaf.com.uy



Nació en Montevideo en 1945

Doctor en Derecho y Ciencias Sociales (Universidad de la República, 1974)

Master en Administración Pública, Finanzas Públicas (Universidad de California del Sur, Los Angeles, California, 1977)

Academia de Derecho Internacional - Diploma (La Haya, 1983)

Senador de la República

Ministro de Industria, Energía y Minería (2000-2002)

Ministro de Relaciones Exteriores (1993-1995)

Presidente del Comité de Negociaciones del GATT – Ronda Uruguay (1993-1994)

Presidente del Consejo Uruguayo para las Relaciones Internacionales (CURI)

Profesor de Integración y Relaciones Internacionales de:

Universidad de Montevideo (UM)

Universidad de la República (UDELAR)

Universidad de la Empresa (UDE)

La soberanía y ocupación de las islas del Atlántico Sur que no forman parte del área antártica, es un conflicto territorial de larga data, que atravesó diferentes etapas de tratamiento diplomático, e incluso bélico.

La cuestión de la soberanía da la razón a la Argentina como sucesora de los derechos españoles, frente a la adquisición por prescripción por parte de Gran Bretaña, cuestionada por el uso de la fuerza inicial y los reclamos persistentes de la Argentina.

Las resoluciones adoptadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas son neutrales en el sentido de que reconocen una disputa de soberanía e instan reiteradamente a las partes a resolverla mediante negociaciones, y soslayan la cuestión de la autodeterminación de sus habitantes (Resolución 2065 de diciembre de 1965 y posteriores que insisten en la negociación entre las partes). En las sucesivas resolucio-

nes sobre el tema las Naciones Unidas mantuvieron la neutralidad respecto al fondo de la disputa.

Hasta 1982, las negociaciones fueron discontinuas y no arrojaron avances. El Reino Unido, en posesión de las islas y en plena Guerra Fría, no tenía mayores incentivos para negociar, y la Argentina no tenía la capacidad diplomática, política ni militar para cambiar ese estado de cosas.

Sin embargo, durante la década de los setenta hubo intentos de conectar las islas con el continente, mediante opciones de transporte, comercio y turismo. La continuidad de estos intentos pudo haber creado una red de intereses recíprocos, que presionaran las negociaciones entre los gobiernos hacia fórmulas de coexistencia que soslayan la cuestión de la soberanía formal, o que aceptando la soberanía argentina, le dieran a las islas un estatuto que

asegurara la autodeterminación de los habitantes.

Con una base jurídica muy diferente, los casos de Hong Kong y Macao son representativos de soluciones creativas para la absorción de enclaves coloniales. Claro que China tenía otra capacidad que Argentina para negociar con el Reino Unido y Portugal.

Pero esas posibilidades quedaron relegadas al plano especulativo cuando Argentina, en abril de 1982, decidió invadir y ocupar las Malvinas, y las Georgias del Sur, para ser desalojada en junio del mismo año por los británicos después de una guerra breve que, además de lo más importante – muertos y heridos – alejó las soluciones diplomáticas y le dio a la cuestión de la soberanía y posesión de las islas un nuevo protagonismo en la política argentina y también en la británica.

El uso de la fuerza por parte de Argentina no tiene una explicación coherente dentro de la larga e intermitente disputa por la soberanía de las islas. Entre las muchas interpretaciones, la que parece más fundada es la que ubica la guerra como una jugada de alto riesgo de la dictadura militar para contrarrestar una situación política interna que se hacía insostenible y estaba alimentada por la crisis económica que afectó a buena parte de América Latina en la década de los 80. También la invasión de las Malvinas pudo estar influida por el temor a un conflicto con Chile, y a la insuficiencia de bases argentinas en el extremo sur del continente. Lo que se esperaba era una invasión que no encontraría mayor resistencia, y una gestión diplomática que evitara una respuesta bélica del Reino Unido. La invasión no sufrió mayores tropiezos, pero la gestión diplomática fracasó y los británicos recuperaron la posesión de las islas en una guerra breve pero intensa.

Las cartas de la esperanza argentina eran la mediación de los Estados Unidos, el apoyo de los países latinoamericanos y eventualmente cierta presión de la Unión Soviética. Los Estados Unidos realizaron una fuerte gestión de mediación que chocó con la habitual determinación británica, y finalmente se inclinó por un discreto apoyo a su aliado tradicional, como por otra parte era de esperarse. El apoyo latinoamericano fue tibio, quizás con la excepción de Perú que suministró aviones y armamento a Argentina. Chile, como se señaló, estaba en esa época al borde de un conflicto armado con Argentina. Leonid Brezhnev estaba ya cercano al fin de su vida y la dirigencia soviética estaba demasiado ocupada en sus asuntos internos como para pensar en jugar algún papel en un conflicto lejano. En realidad si alguien viera la situación desde el interés de la URSS, la guerra era lo más beneficioso porque afectaría a una dictadura militar afín a los EEUU y causaría algunas bajas en las filas de la NATO, como efectivamente sucedió.

A falta de evidencias en contrario coincidieron: a) una subestimación grosera de la determinación británica avalada por la historia; b) una esperanza infundada de una actitud más neutral de los EEUU; y c) la desestimación del rechazo que tenía la dictadura argentina en buena parte del mundo, especialmente en Europa Occidental, que se agravó con el uso de la fuerza en una disputa que venía desarrollándose por canales pacíficos.

Pero también llama la atención la elección del momento. La armada argentina estaba por recibir en 1982 las primeras unidades de una flota de tres fragatas y cuatro corbetas construidas en Alemania, que se encontraban entre las más modernas del mundo en ese año. La armada ya había recibido dos submarinos alemanes

recién construidos pero tenía escasez de torpedos y falta de experiencia en el uso del modelo. La aviación naval tenía media docena de Superetenard franceses equipados con los nuevos misiles aire-mar AM39, pero necesitaba más aviones, más misiles y experiencia en su uso. En 1983 Argentina hubiera estado en una posición bastante mejor para la aventura.

De hecho no hubo preparación para la guerra, y la oportunidad estuvo evidentemente determinada por necesidades de política interna. Incluso después de la invasión, durante el mes de abril, los argentinos pudieron haber acondicionado la pista del aeropuerto próximo a Stanley, para que pudieran operar desde allí los Mirage, A4 y Superetenard, pero no lo hicieron. Durante la guerra la aviación naval y la fuerza aérea llevaron a cabo hazañas épicas infligiendo duras pérdidas a la flota británica, pero la flota argentina prácticamente no participó – el crucero Belgrano hundido en el principio de las acciones era una reliquia de la Segunda Guerra Mundial – y las fuerzas de tierra eran mayormente concriptos mal equipados que no tenían chance alguna frente a profesionales dotados del equipo más avanzado. Como si eso fuera poco, la visita del Papa a la Argentina, en el momento en que las acciones se inclinaban decididamente a favor de los británicos, incidió en la búsqueda del fin de las hostilidades.

Argentina no tenía posibilidades de ganar una guerra a Gran Bretaña, pero el desarrollo de los acontecimientos dejó a los que participaron en el conflicto la sensación de que los errores y negligencias de los mandos precipitaron la derrota y aumentaron innecesariamente la cantidad de bajas. Cierta o no, esa sensación se multiplicó en Argentina y convirtió la expectativa de una epopeya en la realidad de una humillación. Ese sentimiento incidió en el

tratamiento posterior de las relaciones con Gran Bretaña y 30 años después vuelve a alimentar la presión del gobierno argentino para aumentar los costos de la presencia británica en el Atlántico Sur.

La consecuencia más inmediata de la guerra fue la caída del régimen militar y el retorno a la democracia, y la cuestión de las Malvinas volvió lentamente al carril diplomático.

En las Naciones Unidas volvieron a sucederse las resoluciones que instaban a las negociaciones para una solución pacífica de la controversia. Finalmente, Argentina y el Reino Unido restablecieron sus relaciones diplomáticas, sin avanzar mayormente en su disputa sobre la soberanía de las islas.

La guerra de 1982 marcó un retroceso en la percepción de los isleños hacia la Argentina, y una radicalización de sus vínculos con el Reino Unido. Las islas se convirtieron en una fortaleza, con el doble de militares que habitantes.

La explotación de los recursos pesqueros y la posibilidad de yacimientos de hidrocarburos en el área, agregaron un ingrediente económico importante a la disputa.

Al aproximarse el 30 aniversario de la invasión de las Malvinas, el gobierno argentino comenzó a adoptar medidas de presión orientadas principalmente a aumentar el aislamiento de las islas y los costos de la presencia británica en el Atlántico Sur. En esa línea se inscribe la resolución de los países del Mercosur de no aceptar en sus puertos el ingreso de buques con la bandera de las Malvinas –que no llegan a veinte–, los obstáculos al turismo en las islas, y el cruce de declaraciones unilaterales entre los dos gobiernos involucrados. Es posible que esta escalada de tensión prosiga hasta principios de abril, pero no es de esperarse que llegue a situaciones de violencia, pero tam-

poco que de la tensión surjan soluciones al fondo del conflicto.

Por una parte, operan los orgullos nacionales. Ceder en puntos esenciales comprometería a uno de los dos gobiernos o a ambos.

Por otra, la posición de los habitantes de las islas, determina que cualquier concesión a la Argentina, sea vista como una imposición a su determinación de continuar siendo británicos. Y es una carga para el gobierno británico de turno, que aparecería como entregador de quienes se considerarían sus súbditos.

A esto hay que agregar los intereses económicos. La defensa de las islas se ha convertido en un factor de prosperidad para sus habitantes. Si el Reino Unido distribuyera lo que gasta en su defensa entre sus habitantes, las Malvinas tendrían el PBI por habitante más alto del mundo. Pero al mismo tiempo, el aislamiento y la vida de la población civil al lado de un campamento militar desproporcionado, hacen necesario buscar soluciones que compatibilicen las aspiraciones argentinas a la soberanía, con la seguridad de sus habitantes de que su situación actual no será modificada y que seguirán manteniendo un vínculo con su madre patria.

Más que dilucidar qué país tiene mejores títulos para ejercer la soberanía en las islas, habría que buscar un nuevo estado de vínculos entre las islas y Argentina, y las islas y el Reino Unido, que equilibre pérdidas y ganancias a nivel de Estados, pero sobre todo que sea aceptable a los habitantes y les dé garantías de preservación de su modo de vida y su posición económica. A partir de ello podemos plantearnos algunas preguntas, que seguramente hoy no tendrían respuesta pero que quizás en el futuro alguien llegue a considerarlas.

¿Argentina podría aceptar que las Malvinas se constituyan en un estado independiente, sin presencia militar británica, pero con su integridad garantizada por las Naciones Unidas? ¿Unas Malvinas independientes podrían ser miembros del Mercosur, con lo cual se facilitaría la presencia económica argentina, y al mismo tiempo tener un TLC con el Reino Unido o incluso con la Unión Europea, preservando sus raíces británicas?

¿El Reino Unido podría aceptar la soberanía de Argentina en las islas, pero otorgándoles un estatuto que les dé autonomía en el manejo de su economía, la preservación de su cultura y lenguaje y la explotación de los recursos naturales, incluyendo su mar territorial? En ese caso ¿los habitantes actuales podrían tener ciudadanía británica?

¿Se podría considerar la aceptación de la soberanía argentina, manteniendo el Reino Unido la administración y defensa de las islas por un período de transición prolongado, antes de ingresar en la opción anterior?

¿Podemos pensar en unos primeros pasos, sin definir la cuestión de la soberanía, hacia compartir los recursos de la plataforma marítima y facilitar las comunicaciones y el comercio entre las islas y el continente?

Un conflicto indefinido no le sirve a ninguna de las partes, pero cualquiera sea la opción que pueda generar la creatividad política y diplomática, se podrá concretar más fácilmente en un ambiente libre de tensiones, que en una situación como la que está rodeando al treinta aniversario de la guerra. En todo caso, al final de la jornada, dure lo que dure, la soberanía deberá corresponder a la Argentina, y los kelpers deberán conservar su identidad.



CONFLICTO DE LAS MALVINAS

Oscar Héctor FILIPPI
oscarbravozulu@hotmail.com



Nació en la ciudad de Mar del Plata, el 23 de abril de 1951. Es aviador, Licencia N° 22.832 – Legajo N° 28.315; en 1977, ante la escalada del conflicto entre nuestro país y la República de Chile, por el Canal Beagle, solicitó su ingreso voluntario a la Aviación Naval. Es Corresponsal de Guerra Aérea y Naval.

Ha participado embarcado en los siguientes Operativos Internacionales: ATLASUR; FRATERNAL; UNITAS (Fase Atlántica); INTEGRACIÓN; SAR 2000, 2002, 2004 y 2006 (Argentina y Estados Unidos); MILENIUM II (Fase Malvinas – Argentina y Gran Bretaña). Ha navegado en todas las unidades de guerra de la Armada Argentina, en unidades de superficie brasileñas, uruguayas, norteamericanas y británicas. Es Submarinista Honorario, realizando cuatro cruceros en los submarinos ARA “Santa Cruz” y ARA “San Juan”. Ha operado en el terreno con Fuerzas Especiales (APBT y APCA) de la Armada Argentina. En febrero y marzo de 2009, participó de la Etapa DELTA de la Patrulla Antártica Naval Combinada a bordo del Aviso Suboficial Castillo.

Con la Fuerza Aérea Argentina ha cubierto distintos operativos nacionales e internacionales. Ha volado los sistemas de armas IA 58 Pucará, IA 63 Pampa y Moran Soulmer MS 760 Paris II.

Es investigador del Conflicto del Atlántico Sur, realizando más de 600 entrevistas a veteranos de guerra, ha publicado más de 300 artículos sobre dicha temática y disertando en el país, en más de 30 ciclos académicos sobre Malvinas.

En el mes de abril de 2007, la RAI (Radiotelevisión Italiana) lo entrevistó como referente argentino en el análisis del Conflicto Malvinas, para una edición especial mundial, que dicho país emitió con motivo del 25 Aniversario de la contienda a través del programa “Sextante”.

Disertó en el cierre del Curso Regional de Defensa de la Escuela de Defensa Nacional (Ministerio de Defensa), donde abordó el tema “ESTRATEGIA DEL ATLÁNTICO SUR”.

Es columnista en temas de Defensa, Conflictos y Política Internacional. Publica sus trabajos en el Diario La Capital de Mar del Plata desde 1986. Es Consultor y Corresponsal Invitado de la revista Defensa y Seguridad del MERCOSUR, de Fuerzas Navales, de la Fundación Nuestro Mar, del Instituto Aeronaval, de la Guía de Punta Alta y en el Instituto de Investigaciones Periodísticas para América Latina (IDIP). Publica artículos en los medios oficiales de la Armada Argentina, Prensa ARA y Gaceta Marinera.

Es columnista invitado de LU 9 Radio Mar del Plata, LU 6 Radio Atlántica, Canal 2 de La Capital Cable. En 2000, obtuvo el Premio “Faro de Oro” por un programa radial, “Malvinas, la historia nos visita”.

Capítulo I

¿Cuáles fueron las causas del conflicto Malvinas?

Muchas son las preguntas que hoy persisten sobre las causas que lo motivaron. ¿Fue una irresponsable decisión del gobierno argentino? ¿Había intereses internacionales en reforzar la presencia militar británica y necesitaban la excusa?... ¿por qué?

Dos Hipótesis

Todavía, a 30 años de la recuperación de nuestras Islas Malvinas, los debates y discusiones sobre el génesis del conflicto con la Gran Bretaña siguen vivas. Esa polémica marca dos vertientes fundamentales de opinión. Están quienes sostienen que el mismo fue provocado por causas de irresponsabilidad absoluta, surgidas del deterioro político de la Junta Militar del Gobierno argentino que necesitaba de un gran hecho “patriótico” para perpetuarse en el poder y por su cuenta, tomó la responsabilidad de recuperar las islas. Hecho simple que acredita la escalada diplomática y el inicio de un conflicto internacional a causas de política doméstica. En la segunda vertiente se encuentran quienes relacionan el conflicto con la compleja y peligrosa situación mundial de la época en la que el mundo, todavía bipolar, jugaba su estratégico “ajedrez fatal” sobre el mapa del mundo. Atribuyendo así, con mayor y profundo análisis, a causas externas el inicio del conflicto. En otras palabras, desde afuera nos volvieron a usar en beneficio de sus propios intereses hegemónicos. Hipótesis que queda reforzada si agregamos que el “vector” que les facilitó el camino fue precisamente el “militarismo” del gobierno de facto.

La primera de las hipótesis es siempre atacada por una misma razón, ¿por qué el Reino Unido se prestaría al juego del General Galtieri? La segunda es cuestionada por una falsa percepción, que nace en la escuela y tiene que ver con nuestra austral ubicación geográfica, ¿a quién le importamos, si al fin y al cabo vivimos en el fin del mundo?

Falsa Percepción

La denominada “Guerra Fría” tuvo para nosotros la falsa y simple interpretación de la confrontación de dos grandes potencias, Estados Unidos vs. la Unión Soviética o, a lo sumo, el capitalismo contra el comunismo. Por lo tanto, como no éramos ni capitalistas ni comunistas, el enfrentamiento era “cosa de ellos”, a nosotros, viviendo acá abajo, no nos afectaba.

En el colegio aprendimos a estudiar a Europa por un lado, Asia por el otro. Nunca nos dejaron ver que Eurasia es en sí misma una gran unidad geoestratégica y sumado a los programas del estudio de la historia, jamás pudimos aprender la dimensión de interrelacionar sus hechos dentro de los marcos geográficos y en sus líneas de tiempo. Por lo tanto se aseguraron así que de hacer proyecciones geopolíticas y/o estratégicas los argentinos nunca seríamos capaces.

Lo cierto es que ese enfrentamiento, aparentemente tan lejano, no era otra cosa que el peligrósimo conflicto entre el **mundo continental** y el **mundo marítimo**. Con este pequeño cambio de óptica, vemos que el conflicto lo teníamos enfrente, porque aunque no nos hayamos dado cuenta, la Argentina es un país marítimo y como tal, era parte del conflicto. Al menos para ellos.

Dos Mundos

La ex URSS lideraba el llamado mundo continental, junto a sus aliados comerciales del denominado COMECOM se hallaban unidos para su defensa en lo que conocimos como el **Pacto de Varsovia (PV)**, ocupaban la estratégica posición de dominio del centro de Eurasia y se autoabastecían de energía y de gran parte de los elementos estratégicos vitales (**73%**). Hasta 1960 permaneció consolidando esta posición estratégico-continental.

Los Estados Unidos de Norteamérica lideraban el llamado mundo marítimo y junto a sus aliados de Europa Occidental (países ribereños), que entre ellos se agrupaban para sus fines comerciales en la Comunidad Económica Europea (CEE), conformaron a los fines de su defensa la **Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN)**. Junto a la alianza de estos con Japón y Corea del Sur, centraban su actividad comercial (Comisión Trilateral) por la vía marítima y por la misma vía el poder naval de EE.UU y la Gran Bretaña, contenían la posible expansión de influencias del mundo continental hacia el resto del mundo. A su vez, con el dominio del mar, se aseguraban de obtener los elementos estratégicos y la energía para sus industrias, solo se autoabastecían del **37%**. Europa depende en un **70%** del petróleo de Oriente Medio y este solo es transportable por mar (hasta ahora).

Como Estados Unidos y la Gran Bretaña construyeron, controlaban y dominaban los estratégicos Canales de **Panamá** y de **Suéz**, fijaron como límite meridional de defensa para la OTAN al Trópico de Cáncer. Para ellos, el Sur había dejado de existir, ambos canales nos habían excluido del tránsito marítimo, de la inclusión econó-

mica y de los fines estratégicos y de defensa. Negocio redondo y sin preocupaciones, para ellos, claro está.

Continetales y Marítimos

A mediados de los años '50, hubo un hombre decidido a expandir la hegemonía de la URSS, el almirante de la flota roja, **Sergey Gorshkov** y su política de **mostrar la bandera navegando**. Firme partidario del aumento del poder naval y llevar la presencia militar soviética a todo el mundo por la vía marítima.

La llamada **Crisis de los Misiles**, basados en Cuba en 1962, potenciaron su decisión y para 1970 la URSS contaba con **cuatro** agresivas flotas, la del Mar del Norte, la del Pacífico, la del Mar Negro y la del Mar Báltico. Las tranquilas Líneas de Comunicación Marítima (LCM) del mundo marítimo estaban ya amenazadas.

La Guerra Fría comenzó así a “calentarse” y la principal causa de la expansión del poder naval soviético fue el conflicto de Oriente Medio. El apoyo brindado por EE.UU. y la Gran Bretaña a Israel, tras la Guerra del Yom Kippur, le facilitaron a la URSS por parte de los países árabes, puertos, bases aeronavales y apoyo logístico y operativo en Egipto, Somalia y Siria. Previamente (1969), el acercamiento político a países africanos le habían otorgado facilidades operativas navales en Guinea, empleando la Base Naval de Cornakry. El mayor éxito de la proyección naval soviética en África Occidental ocurrió en 1976, cuando Moscú patrocinó en Angola la rebelión que llevó al poder al Movimiento Popular para la Liberación de Angola (MPLA); a partir de allí contó con los puertos de Luanda, Lobito y Mocamedes. Desde ese momento, la URSS amenazaba las rutas comerciales de Occidente en el co-

razón mismo del Atlántico Sur. Los submarinos nucleares soviéticos navegaban la ruta del Cabo de Buena Esperanza, al Sur de África..., frente a las narices de Argentina.

La Yugular de Occidente

La Guerra de los Seis Días (1967), entre Israel y los países árabes de la región, había demostrado que con un solo barco hundido en el Canal de Suéz, este dejaba de ser operativo. Además los superpetroleros de más de 70 mil toneladas, no podían ya transitarlo. En caso de un enfrentamiento y por 1980 era muy factible, entre ambos bloques, las fuerzas aeronavales soviéticas basadas en Cuba y Nicaragua con el apoyo de submarinos nucleares provenientes de puertos africanos, tendrían como prioridad la destrucción de las esclusas del Canal de Panamá. Para colmo de males, ya en 1981 “asesores militares” cubanos y soviéticos construían un aeropuerto en la estratégica isla caribeña de Grenada, amenazando, una vez operativo, el tráfico de las reservas de petróleo norteamericanas que provenientes de Venezuela, se transportan por el Mar Caribe. La estrategia naval soviética había vuelto a colocar al **Sur** en los mapas del **Norte**.

El petróleo y materiales estratégicos que alimentaban la costa Este de los EE.UU. y a toda Europa occidental navegarían así, obligadamente, por las rutas del Cabo de Buena Esperanza, frente a Sudáfrica. Con los Canales de Suéz y Panamá activos, el tráfico mercante diario en esa zona era de 55 barcos por día, en caso de ser neutralizados, más de 90 al día..., la aviación naval y los submarinos soviéticos podían clavar sus bombas, misiles y torpedos en la **yugular de occidente**.

Bastión Estratégico

Como el lector ya se pudo haber dado cuenta, en enero de 1833, con la vandálica acción militar de la ocupación de nuestras Islas Malvinas, el Reino Unido de la Gran Bretaña, no solo se aseguró los beneficios de la pesca y la caza de focas, lobos marinos y ballenas para ellos y sus por entonces, casi aliados norteamericanos. Se aseguró de ocupar militarmente el **estratégico bastión marítimo** que controla una **triple comunicación oceánica**: a través del Cabo de Hornos; el **Pacífico Sur** con el **Atlántico Sur** y frente a Malvinas; el **Atlántico Sur** con el **Océano Índico**. No incluimos, que es la ruta de control vital de la Antártida.

Para 1982, ante la expansión naval soviética en el Atlántico Sur, la OTAN estaba obligada a reforzar la defensa de la vital **Yugular de Occidente**, (si la URSS atacaba con éxito esa vía marítima, en **tres meses**, Europa Occidental quedaba desabastecida), para ello, imperiosamente tenía que reforzar la presencia militar en Malvinas. Si lo hacía por “motu proprio” la reacción negativa de Latinoamérica ante esta unilateral decisión, podría favorecer aun más la influencia de la URSS en la región, por lo tanto se necesitaba **una excusa** para tal propósito.

Que mejor excusa que el intento de recuperación de las islas por parte de la República Argentina. Total, el Consejo de Seguridad de la ONU, se encargaría de mostrarnos como **país agresor** y su propósito estratégico quedaría legitimado ante el mundo.

De lo expuesto hay pruebas más que suficientes, quienes nos visitaron, quienes nos alentaron desde afuera, quienes conspiraron desde adentro y fundamentalmente, la historia del empresario Constantino Davidoff y sus “chatarreros”, detonante

de una crisis diplomática que habría de escalar a un conflicto bélico controlado..., al menos eso esperaban los británicos.

De esta parte nos ocupamos en el próximo capítulo, lo importante fue demostrar y enterarnos que no vivimos en el fin del mundo..., somos parte de él y estratégicamente, como **nación marítima** ocupamos

un lugar destacado. Solo falta que nos **demostremos cuenta** de ello y actuemos en consecuencia, con **responsabilidad** y de ser posible, una vez en nuestra historia, fijemos un curso de acción **en una sola dirección**, será bueno demostrar que podemos ser **una Nación confiable** con una política exterior **seria**.

Conflictos Mundiales

En este cuadro se ratifica en su cronología la hipótesis expuesta en este artículo sobre “el génesis” del conflicto.

CRISIS MUNDIAL

- 1962.** Crisis de los Misiles – Cuba – EE.UU. – URSS
La URSS expande su poder naval.
- 1963.** EE.UU. envía asesores militares a Vietnam del Sur.
- 1965.** EE.UU. ingresa directa y declaradamente en el conflicto del SE Asiático, apoya a Vietnam del Sur.
- 1967.** Guerra de los Seis Días – Israel ataca “preventivamente” a Egipto, Líbano, Siria y Jordania. En consecuencia, Egipto, Somalia y Siria otorgan facilidades aeronavales a la URSS.
- 1969.** La flota soviética consigue facilidades operativas en África Occidental – (Cornaky) Guinea.
- 1973.** EE.UU. se retira de Vietnam – La flota soviética ocupa el estratégico Golfo de Ton Kin.-
- 1973.** Guerra del Yom Kippur – La URSS afianza sus vínculos con el Mundo Árabe.
- 1976.** Guerra Civil en Angola – El apoyo soviético al MPLA, le otorga el uso de tres puertos estratégicos en Atlántico Sur (África Occidental).
- 1978.** Guerra Civil en Nicaragua – Apoyo soviético, consigue facilidades aeronavales en el Pacífico y en el Caribe.
- 1978.** Primer acuerdo de Paz de Camp David (H.Kissinger) Egipto e Israel reanudan relaciones.
- 1978.** Crisis en el Atlántico Sur. Argentina y Chile al borde de la guerra. Crisis del Canal Beagle.
- 1979.** Guerra Civil en Irán – Primer gobierno teocrático Islámico amenaza intereses y ciudadanos de los EE.UU.
- 1979.** La URSS invade Afganistán. Amenaza toda el Asia central.
- 1979.** EE.UU. apoya en Irak al régimen de Sadam Husein. Ataca a Irán en apoyo a los intereses de EE.UU.
- 1980.** Ronald Reagan es elegido Presidente de los EE.UU. Comienza el despliegue de misiles de alcance medio en Alemania Occidental – La URSS responde reforzando militarmente a Alemania Oriental (Crisis en Europa).

- 1981. Asesores militares cubanos y rusos, comienzan la construcción de la base aérea en la isla caribeña de Grenada.
- 1981. Irán libera rehenes de la Embajada de EE.UU.- Estalla el escándalo “Irán – Contras”.
- 1981. Guerra Civil en el Líbano. Israel invade el Sur libanés.
- 1982. **2 de Abril**, Argentina recupera las Islas Malvinas. Conflicto con la Gran Bretaña apoyada por EE.UU. y la OTAN. EE.UU. desconoce el TIAR.- Perú y Venezuela demostraron su alianza histórica y libertaria con Argentina.

Capítulo II

Los intereses en juego

¿Qué intereses tenía EE.UU. en las Islas? ¿Alentó a través de emisarios encubiertos la recuperación? ¿Estos influyeron en la Multipartidaria y condicionaron el proceso democrático posterior? El informal y despectivo juego de la diplomacia británica. Davidoff, un contrato oportuno nos llevaron a la última opción, la recuperación militar de nuestras Islas.

Preocupación de Estados Unidos

El incremento de la presencia aeronaval soviética en el Atlántico Sur, a partir de bases y apoyo logístico en puertos africanos, preocupaba seriamente al gobierno de Estados Unidos de Norteamérica en 1980. En enero de ese año, el Consejo de Seguridad de EE.UU. aprobó un documento llamado “**Free Oceans Plan**” (Plan para los Océanos Libres) que, por su importancia, fue incluido en la historiografía oficial soviética sobre el Conflicto del Atlántico Sur; el mismo señalaba: “- ... *Aun cuando los EE.UU. pueden contar con apoyo efectivo y duradero de la Unión Sudafricana y de la República de Chile y eventualmente de la Argentina, que facilita la ejecución de sus planes para el extremo Sur de los tres Océanos (Pacífico, Atlántico, Índico), es indispensable contar con el apoyo de Gran*

*Bretaña. Esta debe ser nuestra principal aliada en esa área, no sólo porque es nuestra amiga más confiable en el orden internacional, sino porque todavía **ocupa** diversas islas en el Atlántico Sur que en caso de necesidad podrían convertirse en bases aeronavales, de acuerdo con el modelo de Diego García, o en puntos de apoyo logístico como la Isla Ascensión. Gran Bretaña **debe ser alentada** a mantener aquellas islas bajo su soberanía ante cualquier circunstancia, incluso en los casos que la Argentina reclama para sí, como las Falklands, las Sandwich y las Georgeias del Sur...”*

No harían falta más precisiones, pero fue el propio Almirante Hidalgo, Secretario de Marina de los EE.UU. quien declaró públicamente que las Islas Falklands (Malvinas) eran una real preocupación para su país, diciendo que eran dos magníficos portaaviones geográficos.

El Subsecretario de Planeamiento del Departamento de Estado, ante la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado de EE.UU., Fred Ikle, presentó un informe el 15 de diciembre de 1981, en el que daba cuenta que, entre el decenio 1960/70 y el decenio 1970/80, las naves de guerra soviéticas habían incrementado sus días de operaciones en el Atlántico Sur de **200 a 2.600**. Agregaba que a través de esta presencia naval, las Líneas de Comunicación Marítima (LCM) en esa zona eran mucho más vulnerables que en la década anterior,

en la que se produjo la Crisis de los Misiles basados en Cuba.

Dr. Arturo Frondizi

El 10 de septiembre de 1989, en declaraciones efectuadas al Diario **La Prensa**, el expresidente constitucional argentino (1958-1962) Dr. Arturo Frondizi, sobre la comprensión del Conflicto del Atlántico Sur y la importancia de la cuestión Malvinas dijo que, en el año de 1981 lo había visitado un general norteamericano, quien le había pronosticado que EE.UU., propiciaría un desembarco argentino en las Islas Malvinas; EE.UU. apoyaría nominal y fácticamente a Gran Bretaña en la recuperación del archipiélago, a efectos de congelar el pleito de la soberanía; el motivo de tal actitud sería la necesidad de instalar una base militar en las islas; finalmente, que su país no podía contar con la Argentina, porque era considerado poco confiable por su falta de estabilidad política.

Por la importancia de esta declaración, el 29 de septiembre de 1989, el Dr. Mariano César Bartolomé (Prof. de la Escuela Superior de Guerra), entrevistó personalmente al Dr. Arturo Frondizi, quien no solo le ratificó lo expresado al Diario La Prensa, sino que identificó a su visitante, el **General Vernon Walters**, cuya presencia en la Argentina durante 1981 está por demás documentada. (*El Gral. Vernon Walters, se desempeñó durante 1975-80 en el escalón de inteligencia para Latinoamérica del Comando Sur del VI° Cuerpo de Ejército de los EE.UU. con base en Panamá. Durante 1981-82, por su confesión católica se desempeñaba como 2° jefe de la CIA para la seguridad del Estado Vaticano.- Nota del redactor.*)

Autores argentinos y británicos sitúan al general Vernon Walters, visitando nues-

tro país entre octubre de 1981 y febrero de 1982. Durante esas visitas habría planteado la necesidad de establecer un dispositivo de defensa en el Atlántico Sur, que incluyera instalaciones militares en las Islas Malvinas operadas por las Fuerzas Armadas Argentinas. Fue el negociador del gobierno norteamericano para conseguir el apoyo argentino a la estrategia de contención a la flota de la URSS, que por esos momentos articulaba el Presidente Ronald Reagan.

Pregunta: ¿por qué el Dr. Arturo Frondizi esperó más de siete años para realizar tan importante, grave y reveladora declaración? Y agregó: sin dudas el Dr. Frondizi no fue el único político contactado. Por aquella época era un buen referente político, pero obviamente no era el principal. La segunda misión del general Vernon Walters habrá consistido en alentar la reorganización de los partidos políticos (**Multipartidaria**), con miras a la democracia que sobrevendría a la derrota de la Junta Militar en Malvinas, detectar los mejores aliados en ese campo y entregar los futuros cursos de acción para nuestra entrada en el **primer mundo**. Entiéndase, desmalvinización, entrega de nuestra soberanía en el Canal Beagle, islas y aguas adyacentes, no investigación de la nacionalización de la deuda privada (deuda externa), Ley del **punto final** y **obediencia debida**, desmantelamiento operativo de las fuerzas armadas, desarticulación del servicio militar obligatorio con la consecuente pérdida de capacidad para la movilización de reservistas, privatización y entrega de nuestros recursos e industrias estratégicas (energía, comunicaciones, alimentación, transporte aéreo y marítimo, cierre de nuestros astilleros, regalo de nuestra Fábrica Militar de Aviones, la vergonzosa destrucción del **proyecto Cóndor**, la postulación del CONICET, INTA etc., etc.), política exterior de **relaciones carnales** con los

EE.UU. y de vergonzosa **seducción** con la Gran Bretaña, endeudamiento constante, sumisión absoluta, miseria social, estafas bancarias, inseguridad pública, devolución del odio, división social, disolución de los partidos políticos tradicionales, etc., etc., ... etc. . En resumen, ¿el apoyo económico para la futura democracia y sus gobiernos estables (para el FMI – BM – BID) sería pagada con la sujeción a este modelo? ¡Los argentinos podríamos votar solo estando de rodillas! **¿Habrá sido así?** ¿Por qué nadie investigó más a fondo...? en especial el Congreso, también por **omisión** se puede ser **traidor** y responsable.

El Dr. Raúl Alfonsín, pocos meses antes de su fallecimiento, reconoció ante un grupo de jóvenes partidarios (universitario), que a mi instancia le hicieron la pregunta, haber participado de esos “contactos” y reuniones con el Gral. Vernon Walters en 1981. Pero se negó a revelar lo tratado, aludiendo que ese diálogo quedaría reflejado en “sus memorias”. Demás está decir que todavía no aparecieron. Lo cierto es, que a la luz de los hechos posteriores, el Dr. Raúl Alfonsín, no fue precisamente el candidato que desde el Norte esperaban para la “transición” democrática en la Argentina (1983). Ellos alentaban y esperaban el triunfo del Dr. Italo Argentino Luder; el Dr. Domingo Felipe Cavallo, ya había sido infiltrado en sus filas.

Hoy, a la luz de la historia y por el libro publicado por quien fuera uno de sus Ministros de Defensa, el Dr. Horacio Jaunarena (La Casa está en Orden), sabemos que el Dr. Alfonsín, no tuvo pactos, ni admitió jamás las sugerencias venidas del Norte. El final es historia conocida, rebeldía sindical, presión internacional, huelgas, ingobernabilidad y la frustración de tener que entregar su mandato con anticipación. Las pruebas de la sumisión al modelo antes descripto llegarían inmediatamente luego de

asumir la Presidencia de la Nación, el Dr. Carlos Saúl Menem. En 1990, firma los acuerdos de “Paz y Amistad” con la Gran Bretaña en Madrid (el 15 de febrero) y Londres (11 de diciembre) y la consecuente ley 24.184, aún vigentes. La postración definitiva de la Argentina ante el vencedor de Malvinas, fue así un hecho. Nadie hasta la fecha, oficialistas u opositores, han denunciado estos acuerdos. (*Ver el libro “Los Tratados de Paz por la Guerra de Malvinas” del Dr. Julio C. González. Ediciones del Copista, 2004.*)

Actitud Británica

Cuando uno comienza la investigación de las causas que hicieron tomar la decisión al gobierno de la Junta Militar de recuperar las Islas Malvinas, más tarde o más temprano, va a tropezar con el **Informe de la Comisión de la Cámara de los Comunes** que, presidida por Lord Franks, estudió el comienzo del conflicto de Malvinas en 1982; se lo conoce como el **Informe Franks**. Al leerlo uno se sorprende al comprobar el grado de **infiltración** de la inteligencia británica en nuestro sistema gubernamental, con qué precisión manejaron siempre de antemano las decisiones diplomáticas argentinas y con qué grado de soberbia e indiferencia, adoptaron permanentemente, a lo largo de los años, posiciones dilatorias y esquivas a la solución de la soberanía.

Sin temor a equivocarnos, podemos ubicar la causa del conflicto en el año 1960, cuando la Organización de las Naciones Unidas dicta la **Resolución 1514** por la cual se creaban los mecanismos legales tendientes a la descolonización de territorios ocupados y particularmente, la **Resolución 2065**, que se refiere específicamente a Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

Las únicas veces en que Gran Bretaña mostró una actitud más seria, fue durante los años 1967 y 68 luego del **Operativo Cóndor** y entre 1975 y 77, cuando la Argentina le demostró que su paciencia tenía límites, llegándose entonces a esbozar una negociación conocida como el **status de Hong-Kong**. Dejada finalmente de lado en diciembre de 1980, por los enormes plazos de tiempo que abarcaba el arriendo solicitado por el Reino Unido y fundamentalmente por la resistencia de los Kelpers.

El año clave sería el de 1975, por la influencia de grupos económicos poderosos, tanto en Londres como en Malvinas, (Falklands Islands Company, United Kingdom Falkland Committee, British Antarctic Survey, Royal Navy, etc.) que se benefician directamente de la usurpación desde 1833, sostenían radicalmente que no se debía negociar nada con el gobierno argentino. Gran Bretaña se aparta así, unilateralmente y contra las Resoluciones aceptadas de la ONU y comienza a priorizar la **autodeterminación** de los habitantes de las islas (no contemplada bajo ningún punto de vista en la Resolución 2065 de la ONU).

Mientras tanto la Argentina mantenía por esa época una actitud de acercamiento a los pobladores de las islas, manteniendo un puente aéreo a través de LADE, suministrando facilidades en combustibles, alimentos, de correo e intercambio de estudiantes con actividades educativas y culturales. Mientras tanto Inglaterra, negocia por negociar.

El mismo **Informe Franks** señala que el 20 de julio de 1981 el ministro británico Ridley le informaba al canciller Lord Carrington que, al márgen del **leaseback** (arriendo), no había ninguna otra alternativa que tuviera la menor posibilidad de resolver la disputa, a la vez que lo alertaba, que si

para principios de 1982 la Argentina llegaba a la conclusión que Gran Bretaña no quería o no podía negociar seriamente, probablemente hubiera actos de represalia (sic).

Continúa el mismo informe: “A principios de 1981, en mayo, se ordenó confeccionar un plan que previera qué debía hacer Gran Bretaña si los argentinos decidían recuperar militarmente las islas. Este plan quedó listo y fue aprobado en **septiembre de 1981**. Este llegaba a la conclusión que se necesitaría una fuerza excesivamente grande para proteger las islas y que, *si los argentinos invadían primero*, no había garantías de desalojarlos (sic).

El momento clave para la ejecución de los planes de la OTAN había comenzado, solo faltaba encender la mecha.

Contrato Comercial

Hacia más de 110 años que la Gran Bretaña no otorgaba ningún contrato comercial que involucrara trabajos en alguna de sus “posesiones” a empresas que no fueran pertenecientes al **Commonwealth**, extraña o sugestivamente, en **septiembre de 1979**, el gobierno británico decidió extender, a través de una firma escocesa, al empresario argentino Constantino Davidoff el contrato para el desmantelamiento de las instalaciones balleneras abandonadas en Leith, Stromnes y Husvick en la Isla San Pedro del archipiélago de las Georgias del Sur. La tarea debía ser desarrollada con la presencia en el lugar del British Antarctic Survey y el transporte del buque **HMS Endurance**.

Pero, cuando Davidoff, en 1982, luego de haber efectuado todas las comunicaciones pertinentes y obtenido la autorización del gobierno y la embajada británica, solicitó, como estaba previsto, el arrendamiento del buque **HMS Endurance**, la Embaja-

da Británica le comunicó que no podía disponer de ese barco porque el British Antarctic Survey sería levantado en breve y consecuentemente, el **Endurance** retirado de servicio activo. Lo extraño es que todos los marplatenses vimos al **HMS Endurance** amarrado en la escollera Norte de la Base Naval Mar del Plata, durante todo el mes de enero y febrero de 1982.

Constantino Davidoff fue autorizado por las autoridades británicas a contratar otro buque. Cada paso que dio fue reiteradamente comunicado por él, a las autoridades británicas, tanto las de Londres como las de Malvinas y a la Embajada en Buenos Aires. En diciembre de 1981 realizó un viaje a Georgias llevado por el Rompehielos **ARA (Q-5) Almirante Irizar**. Las autoridades de Malvinas intentaron entonces generar un incidente que diera lugar a una protesta diplomática, pero el gobierno de Londres lo impidió y en febrero de 1982, en un yate de bandera panameña, operarios de Davidoff se instalaron en la Isla San Pedro.

El 19 de marzo la situación diplomática sería muy distinta, desde Malvinas y desde Londres. Ese día el empresario argentino, Constantino Davidoff desembarcó con un grupo de operarios desde la cubierta del transporte naval arrendado a nuestra Armada, **ARA Bahía Buen Suceso** e izó una bandera argentina.

El anzuelo, tan trabajosamente instalado, había sido mordido, la mecha estaba encendida, la OTAN y Gran Bretaña, sonreían complacidas. Ya estaba preparada una Fuerza de Tareas compuesta por 110 buques, 2 portaaviones y tres submarinos nucleares para recuperar el **honor perdido** por la “afrenta” argentina.

Capítulo III

OPERACIÓN “CORPORATE”

Según publicaciones de la época, procedentes de Londres, en solo “tres días”, el Ministerio de Defensa Británico alistó la “Task Force 317” compuesta por 26 buques de guerra, 15 navas auxiliares, 42 buques mercantes, 52 aviones, 136 helicópteros y al menos 6 submarinos, 3 nucleares y 3 convencionales para efectuar la “Operación Corporate”, nombre clave para la recuperación de Malvinas.

Conflicto bi-polar

En el capítulo dos, analizamos la importancia de la amenaza de los submarinos y buques de guerra soviéticos a las Líneas de Comunicación Marítima (LCM), vitales a los intereses estratégicos de los EEUU y la OTAN en el Atlántico Sur, como un factor del conflicto bipolar que, en el marco de la denominada “Guerra Fría”, revitalizó la importancia de la ubicación geoestratégica de nuestras Islas Malvinas, que como dos inmensos portaaviones geográficos controlan el extremo Sur de los Océanos Pacífico, Atlántico e Índico, a la vez que se convierten en guardianes celosos de las rutas navales de aproximación a la Antártida.

Con el único objeto de intentar probar que la Argentina se vio envuelta en una “guerra fabricada” a la medida de la OTAN, que beneficiaría a la Gran Bretaña en las posteriores negociaciones diplomáticas al congelarse definitivamente el tema de la reclamación de la soberanía argentina y les aseguraría a los países miembros de la alianza atlántica una base aeronaval de magnitud que aseguraría las LCM que transitaban por el extremo Sur del Continente Africano, es que conviene detenerse en el análisis del tremendo esfuerzo económico que le re-

presentó al gobierno de la Gran Bretaña movilizar una Fuerza de Tareas de tal magnitud para recuperar las Islas luego del 2 de abril de 1982.

Otro punto a analizar es el del factor interno de la política de defensa de la Gran Bretaña de esos años. Desde 1966, Inglaterra había realizado grandes cambios en su política de defensa para convertirse en la “punta de diamante” de la lucha antisubmarina en el Atlántico Norte y consecuentemente llamó la atención de sus parlamentarios en forma acorde para lograr los cambios en la doctrina naval, tendiente a cumplir ese objetivo que les permitiera enfrentar la creciente amenaza naval soviética. Aunque con una flota más pequeña, los portaaviones seguirían siendo el eje principal de su flexibilidad.

Pero para 1981 el gobierno de la señora Margaret Thatcher se había convertido en el más impopular de la Gran Bretaña en los últimos veinticinco años. Principalmente a causa de su política monetarista, pero su impopularidad se reflejaba abiertamente, también, con relación a su política de defensa.

La Flota en juego

Para 1980, la situación económica de la Gran Bretaña era muy complicada, el desempleo había llegado a porcentajes muy elevados, entre los permanentes y severos ajustes y recortes del presupuesto, la “Dama de Hierro” había puesto sus objetivos para la defensa en una drástica reducción de la flota de superficie de la Royal Navy. Para ello, apoyada en la dura posición del presidente norteamericano Ronald Reagan y su política de mayor “disuasión nuclear” concretó, con el “Tratado de Washington” de 1981, la compra de los submarinos nucleares de la clase “Trident”.

La inminente reducción de la flota de superficie era casi un hecho, los detractores del Almirantazgo sostenían que los nuevos portaaviones del Tipo “Invencible” eran muy vulnerables a cualquier escenario bélico moderno y que, incluso su función específica de guerra antisubmarina era cumplida con mejor desempeño por los submarinos de ataque de propulsión nuclear, los temidos “hunter-killer”. En consecuencia se congeló la construcción (ya en proceso) de los portaaviones gemelos, el “HMS Illustrious” y el “HMS Intrepid” y se decidió la venta del “Invencible” a Australia; esto sucedía en junio de 1981.

El Almirantazgo británico contraatacó sobre la política de defensa de Margaret Thatcher utilizando toda su influencia sobre el Ministerio de Defensa, el Parlamento y sobre todos los sectores influyentes de la sociedad británica. La misma sociedad que vio fundar su imperio sobre la base misma de la orgullosa Royal Navy y le guarda por lo tanto, un respeto ancestral.

Para consolidar su posición, el Almirantazgo necesitaba urgentemente, una hipótesis de conflicto de interés nacional prioritario, ¡qué mejor que una “invasión” argentina a una de “sus posesiones” de ultramar!

Según lo ratificara el propio “Informe Franks”, en septiembre de 1981, apenas tres meses después de la decisión oficial del gobierno británico de reducir la flota de superficie y de vender el portaaviones “HMS Invencible”, el informe del Comité Conjunto de Inteligencia de la Gran Bretaña, se refería al potencial problema del Atlántico Sur, sugiriendo respaldar la posición solicitada por los isleños y las corporaciones de empresas comprometidas en su actividad comercial, de no negociar más con la República Argentina la soberanía sobre las Islas Malvinas. Por lo tanto sugería establecer en las islas, una fuerza de disuasión que comprendiera

un portaaviones, cuatro fragatas y dos submarinos. El Ministerio de Defensa fue más lejos, aprobó el 21 de septiembre de 1981 los planes alternativos para una posible “recuperación” del archipiélago.

La pregunta surge sola, ¿cómo sabían que las recuperaríamos en 1982, ¿cómo podían aconsejar el uso de una fuerza naval que a todo efecto, según su propio gobierno, no existía más?

El gobierno de Ronald Reagan se anotaba un doble triunfo estratégico y comercial. Por un lado logró un multimillonario contrato por la venta de los submarinos nucleares “Trident”, los cuales eran garantía suficiente para el control de las rutas del Atlántico Norte y además lograba que la Gran Bretaña no se desprendiera de su flota de superficie, la cual enviada al Atlántico Sur, haría un excelente papel disuasivo frente a las costas africanas sin necesidad de afectar buques de ninguna de sus flotas, ni la del Atlántico Norte y Caribe y menos los de la del Mediterráneo. Un verdadero triunfo a dos puntas. ¡¡¡Gracias Argentina...!!!

La Task Force 317

Como vimos en el capítulo anterior, el empresario argentino Constantino Davidoff, había comunicado al gobierno británico que durante el mes de marzo de 1982 comenzaría a ejecutar su contrato comercial en las Islas Georgias del Sur. Aunque el gobierno británico se negó a alquilar el buque de patrulla antártica “HMS Endurance”, con la excusa que sería sacado de servicio, durante los meses de enero y febrero de ese año, permaneció amarrado a la escollera Norte del Puerto de la ciudad de Mar del Plata. Aun recordamos la imagen de los oficiales navales británicos paseando por nuestra ciu-

dad con su elegante uniforme “tropical” y los vuelos de “entrenamiento” de sus helicópteros “Sea Wasp”.

Para mediados de marzo, cuando comenzó la escalada diplomática planificada con puntillosa anticipación por la Gran Bretaña, zarparon inmediatamente del Puerto de Gibraltar, el submarino nuclear de ataque “HMS Spartan” y el buque de apoyo logístico “Fort Austin”, que transportaba varias unidades del SAS (Special Air Service) y del SBS (Special Boat Squadron) y el Ministerio de Defensa británico puso en marcha a toda prisa, la Fuerza Especial destinada a llevar a cabo la “Operación Corporate” (Reconquista de las Islas Malvinas y Georgias del Sur) recordemos, aprobada el 21 de septiembre de 1981. La mayor parte de las unidades designadas a esa Fuerza zarparían el día 5 de abril. El cuadro que adjuntamos es para que Ud. analice si es realmente posible, aun para una potencia naval como la Gran Bretaña, movilizar, requisar y fletar tamaño flota, con la convocatoria consecuente de todos sus tripulantes y la inmensa logística requerida, ¡en tan solo tres (3) días!

El núcleo de esta fuerza operacional estaba constituido por dos portaaviones, el buque Insignia “HMS Hermes” y el “HMS Invencible”, en ellos embarcaban los “Squadron 800 y 801 de la Royal Navy” respectivamente, equipados con aviones V/STOL “Sea Harrier FRS 1”; estaban escoltados por otros 24 buques de guerra y 15 naves auxiliares. El trayecto desde Gran Bretaña a las Islas Malvinas superaba los 13.000 kilómetros (23.400 NM). Como punto de apoyo utilizaban la Base Aeronaval norteamericana de Wideawake, en la Isla Ascensión, 6.850 Kms. (11.330 NM) desde los puertos del archipiélago británico.

Apoyo Logístico

El mantenimiento de una línea de aprovisionamiento de una longitud superior a los 13.000 Kms. (representa 21 días de navegación) planteó problemas logísticos considerables. Además de sus buques de guerra, la fuerza operacional utilizó otras 54 naves (desplazamiento total 673.000 Toneladas) pertenecientes a 33 compañías, fletadas o requisadas por la Royal Navy. Diecinueve (19) de estos buques, designados STUF (Shipping Taken-Up From Trade), fueron provistos de plataformas para operaciones con helicópteros; además casi todos ellos fueron transformados de manera de servir para realizar tareas de aprovisionamiento en alta mar, ¡en tan solo tres días!

Transportaron un total de 9.000 hombres, más de 100.000 Toneladas de pertrechos y 95 vehículos. Desde los puertos de Davenport y Portsmouth, la Royal Navy envió más de 30.000 Toneladas de víveres, municiones y vituallas. Los 16 petroleros fletados o requisados transportaron cada mes hacia la fuerza operacional, 180.000 metros cúbicos de combustibles (naval, aeronáutico y automotor), lo que representa un mínimo de 420.000 metros cúbicos embarcados continuamente. Para el 14 de junio (fin del conflicto), la fuerza operacional comprendía 26 buques de guerra, 6 a 8 submarinos, 15 naves auxiliares, 42 mercantes, 52 aviones y 136 helicópteros, todos ellos en acción o patrullando por mar.

El esfuerzo económico para abastecer el Teatro de Operaciones demuestra por sí solo que el enemigo al que enfrentaban era mucho más poderoso que las Fuerzas Armadas Argentinas. Nos usaron de excusa..., sin tener en cuenta el valor y profesionalismo

de los argentinos..., ¡y casi les cuesta la guerra!

El valor, la determinación y el coraje criollo mostrado en combate lo reconocen hoy día. Para que los propios británicos y nosotros, no nos enteremos de los daños sufridos por la orgullosa Royal Navy y el apoyo directo (acción de guerra) de un país vecino, impusieron un secreto de 90 años sobre las acciones de guerra del conflicto del Atlántico Sur. Además, se aseguraron con la ayuda de su socio y el apoyo vernáculo de siempre, que económica, sanitaria, social, educativa y militarmente, hoy a casi 30 años de aquel conflicto, la Argentina esté casi de rodillas e inmersa en una verdadera “guerra urbana” bajo el fuego indiscriminado de la delincuencia común y mirando espantada la creciente presencia de carteles del narcotráfico, las extrañas alianzas diplomáticas con Venezuela y por ella, vía Irán y al terrorismo internacional. Lo que siguen sin tener en cuenta, es que a pesar de todo, los argentinos estamos de pie, con el mismo coraje, el mismo patriotismo y la misma determinación. El camino diplomático, con el apoyo de nuestros países hermanos de Sudamérica es la vía para la recuperación definitiva de nuestros últimos espacios soberanos, ocupados por esta potencia colonialista. El apoyo de Brasil, Uruguay, Paraguay, Chile y Perú, ha sido obra del ex Presidente del Brasil, Inacio Lula Da Silva. Desde Menem (1989) a la fecha, ningún gobierno argentino, ha tomado medidas diplomáticas serias y menos aún, denunciado los acuerdos de 1990 con la Gran Bretaña. La Sangre de nuestros más Heroicos y Generosos Hermanos nos reclama no claudicar en nuestro compromiso y así lo haremos.

**Lista de buques de superficie de la Royal Navy
que integraron la “Task force 317”
Operation: “CORPORATE”**
(Incluye los buques de relevo hasta finales de agosto de 1982)

Fuente documental: IDR N° 10/1982

Portaaviones:

HMS Hermes
HMS Invincible
HMS Ilustrious

Portahelicópteros:

HMS Engadine

FRAGATAS

Clase Leander:

HMS Andromeda
HMS Apollo
HMS Arethusa
HMS Argonaut
HMS Ariadne
HMS Bacchante
HMS Danae
HMS Diomedea
HMS Minerva
HMS Penelope

Tipo 12:

HMS Plymouth
HMS Yarmouth

Tipo 21:

HMS Active
HMS Alacrity
HMS Amazon
HMS Ambuscade
HMS Antelope
HMS Ardent
HMS Arrow
HMS Avenger

Tipo 22:

HMS Battleaxe
HMS Brazen
HMS Broadsword
HMS Brilliant

DESTRUCTORES

Clase County:

HMS Antrim
HMS Glamorgan

Tipo 42:

HMS Birmingham
HMS Cardiff
HMS Coventry
HMS Exeter
HMS Glasgow
HMS Liverpool
HMS Sheffield
HMS Southampton

Crucero Tipo 82:

HMS Bristol

Transporte de Asalto LPD:

HMS Fearless
HMS Intrepid

Transporte de Asalto LST:

HMS Sir Bedivere
HMS Sir Galahad
HMS Sir Geraint
HMS Sir Lancelot
HMS Sir Percivale
HMS Sir Tristram

Transporte de Repuestos:

HMS Stromness

Buques de Apoyo Logístico:

HMS Fort Austin
HMS Fort Grange
HMS Regent

Buques Petroleros:

HMS Appleleaf
HMS Bayleaf
HMS Blue Rover

Buques Hidrográficos:

HMS OPV Hecate
HMS Hecla
HMS Herald

HMS Resource	HMS Brambleleaf	HMS Hydra
	HMS Olmeda	
	HMS Olna	
	HMS Olwen	
	HMS Pearleaf	
	HMS Tidepool	
	HMS Tidespring	

Patrullero Antártico:	Patrullero OPV Mk2:	Buques Detectaminas:	Buque Auxiliar:
HMS Endurance	HMS Leeds Castle	HMS Brecon	HMS Goosander
	HMS Dumbarton Castle	HMS Ledbury	

Remolcador Oceánico:

HMS Typhoon

Lista de Buques Requisados o Fletados por la Royal Navy

Buques, requisados o fletados por la Marina británica hasta el 8 de junio de 1982 para el apoyo a la Fuerza Operacional en el Atlántico Sur, pertenecientes a empresas comerciales privadas.

Nombre:	(R) Requisado (F) Fletado	Propietario Armador	Tipo	Desplazamiento bruto en (tm.)
Canberra	R	P&O	Paquebote	44.807
Elk	R	P&O	Buque de carga (c/rampa-H)	5.463
British Tamar	F	BP	Petrolero	15.642
British Esk	F	BP	Petrolero	15.642
British Tay	F	BP	Petrolero	15.650
British Test	F	BP	Petrolero	15.653
British Dart	F	BP	Petrolero	15.650
British Trent	F	BP	Petrolero	15.649
British Wye	F	BP	Petrolero	15.649
British Avon	F	BP	Petrolero	15.540
Eburna	F	Shell	Petrolero	19.763
Fort Toronto	F	Canadian Pacific	Transp. Agua dulce	19.982
Uganda	R	P&O	Paquebote	16.907
Salvageman	R	United Towing Co.	Remolcador	1.598
Irishman	R	United Towing Co.	Remolcador	686
Yorkshireman	R	United Towing Co.	Remolcador	686
Northella	R	J. Marr Ltd.	Buque pesquero	1.238
Farnella	R	J. Marr Ltd.	Buque Pesquero	1.207
Junella	R	J. Marr Ltd.	Buque Pesquero	1.615
Cordella	R	J. Marr Ltd.	Buque Pesquero	1.238
Stena Seaspread	R	Stena UK	Buque Apoyo Instalaciones Petrolíferas	6.061
Atlantic				
Conveyor	F	Cunard	Buque de Carga (c/rampa-H)	14.946
Pict	R	Brit. United Trawlers	Buque Pesquero	1.478
Norland	R	P&O	Buque de Carga (c/rampa-H)	12.988
Europic Ferry	R	Townsend Thoresen	Buque de Carga (c/rampa-H)	4.190

Conflicto de las Malvinas

Anco Charger	F	Ocean Transpt & Trading /P&O	Petrolero	15.974
Lycaon	F	China Steam Navigation	Buque de Carga	11.804
Iris	R	British Telecom	Cablero	3.873
Saxonia	F	Cunard	Buque de Carga	8.547
Alvega	F	Silver Line	Petrolero	5.737
Baltic Ferry	R	Stena Cargo	Buque de Carga (c/rampa-H)	6.455
Nordic Ferry	R	Stena Cargo	Buque de Carga (c/rampa-H)	6.455
Wimpy Seahorse	R	Wimpy Marine	Remolcador	1.599
Queen Elizabeth II	R	Cunard	Paquebote	67.140
Atlantic Causeway	R	Cunard	Portacontenedores	14.946
Balder London	F	Lloyds	Petrolero	33.751
Scottish Eagle	F	Kingline	Petrolero	14.946
St Edmund	R	Sealink	Petrolero	8.987
Geest Port	F	Geestline	Buque de Carga	7.730
Contender				
Bezant	F	Sea Containers Ltd.	Buque de Carga	11.445
Tor Caledonia	R	Whitwill & Co. Ltd.	Buque de Carga (c/rampa-H)	10.000
British Enterprise III	R	British United Enterprise	Buque de Apoyo	
15.000				
St Helena	F	Curnow Shipping	Buque Mixto	3.150
Rangatira	F	Union Steamship Co.	Paquebote	9.387
Stena Inspector	F	Stena Co.	Buque Taller	9.000
Leartes	R	China Steam Nav. Co.	Buque de Carga	11.800
Astronomer	R	Charente Steamship Co.	Buque de Carga	27.867
Avalona Star	R	Blue Star	Buque de Carga	9.784

Nota: No están incluidos los buques Fawly, G. A. Walker, Finnanger, Ivy, Fern, Cortina, Luminetta, Orionman, Corona y Vinga Polaris, por haber sido fletados anteriormente por el Ministerio de Defensa Británico, no haber sido enviados al Atlántico Sur o haber sido devueltos a sus dueños. No incluye tampoco el superpetrolero Hércules, comisionado en secreto y hundido por el bombardero mediano Canberra de la Fuerza Aérea Argentina (B-105), constituyendo la acción el hundimiento del buque de mayor porte en un conflicto bélico.



ENTREVISTA A LISA WATSON DIRECTORA DEL PERIÓDICO “PENGUIN NEWS” DE FALKLAND ISLANDS / ISLAS MALVINAS

Prof. Yuri GRAMAJO
yurigramajo@gmail.com



Periodista especializado en Seguridad y Defensa. Ha realizado coberturas en Argentina, Chile, Congo, El Salvador, España, Estados Unidos, Francia, Suecia y la ex Unión Soviética. Consultor en Estrategias de Comunicación y Gestión de Prensa. Experto en Gestión de la Comunicación en Situaciones de Crisis. Académico en Operaciones de Paz de Naciones Unidas. Posee estudios de Posgrado en George Marshall

European Center for Security Studies, (Garmisch-Partenkirchen, Alemania). Diploma en “Counterterrorism and International Security”. Diploma en “Global Security”. National Defense University - CISA (Washington DC, USA). Diploma en “Operaciones Internacionales de Estabilidad”, Diploma en “Planificación y Gerenciamiento de los Recursos de Defensa”, Diploma en “Contraterrorismo y Coordinación Inter-agencial”, National Defense University - CHDS (Washington DC, USA). Autor del libro “Operación Brujas”. Editorial Fin de Siglo. Uruguay 1996. Autor del libro “Entre Rejas”. Promaster Editores. Uruguay 2000. Co-autor del libro “El Poder en Nuestras Manos”. Editorial Fin de Siglo. Uruguay 2009. Co-autor del libro “Segurança e Defesa na América Latina”. Juruá Editora, Brasil 2009. Conferencista y Autor de publicaciones periodísticas y académicas sobre: «Política», «Latinoamérica», «Defensa», «Fuerzas Armadas», “Comunicación Estratégica y «Operaciones de Paz de ONU», en Brasil, Chile, Estados Unidos, Paraguay y Uruguay. Experiencia de campo en Operaciones de Paz de Naciones Unidas: -República Democrática del Congo MONUC, 2001 y 2006. -Eritrea y Etiopía UNMEE, 2004. -Haití MINUSTAH, 2005 y 2007. En Uruguay es Jefe de Extensión Académica de la Escuela de Guerra Naval, Profesor del Instituto Militar de Estudios Superiores, Conferencista de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo y Presidente de URUMEP (Uruguayan Marine Environment Protection Association). En Canadá es Facilitador Académico sobre Operaciones de Paz de ONU, en la Académie Canadienne de la Défense.

“Argentina’s increasingly aggressive attitude in terms of attempts to undermine our economy, for example, with the shipping blockade, has added a degree of tension to Islander’s lives...”

“...La actitud cada vez más agresiva de la Argentina en términos de los intentos de socavar nuestra economía, por ejemplo con el bloqueo marítimo, ha añadido un grado de tensión en la vida de los isleños...”

“Islanders would never cede sovereignty to Argentina...”

“Los isleños nunca van a ceder soberanía a la Argentina...”

Estas son parte de las expresiones de Lisa Watson en el marco de una entrevista realizada a la Directora de “Penguin News”, único periódico que se edita regularmente en Falkland Islands (tal el nombre oficial dado por el gobierno británico) o Islas Malvinas (de acuerdo al gobierno argentino que mantiene los reclamos de soberanía sobre las islas).

La entrevista fue realizada en base a un conjunto de preguntas elaboradas por todos quienes realizamos cada número de la Revista Naval, con el objetivo de contar con una visión directa de una periodista quien ausculta y palpita el sentir diario de los habitantes de las islas.

Qué se siente a 30 años de la guerra que enfrentó a Argentina con el Reino Unido por la disputa del conjunto isleño, cuál es el estado de la economía hoy día, cuál es la visión desde las islas a una solución al conflicto que aún divide a las partes, qué se puede esperar de futuro teniendo en cuenta la explotación petrolera que se espera alrededor de las islas, qué percepción de Uruguay se tiene desde ese lejano rincón del mundo...

Estas son algunas de las interrogantes realizadas a Lisa Watson.

Sus respuestas, tanto concretas como puntuales, no dejan lugar a dudas respecto de una abierta condición favorable a la causa británica y en consecuencia opuesta a la posición argentina.

A lo largo de la entrevista puede apreciarse una postura firme respecto de mantener el actual estado de situación. Las islas, quizás como nunca, reciben enormes beneficios económicos

derivados de los permisos de pesca que se otorgan. Los isleños se encuentran hoy día entre los seres humanos con mejor ingreso per capita del mundo. La explotación del petróleo significará mayores ingresos aun, pero tal como lo menciona Watson, los isleños ya piensan hoy, cuando todavía no ha comenzado la explotación petrolífera, en cómo continuar adelante, una vez que ella se termine...



Lisa Watson nació en las islas.

Vive en la capital Port Stanley (Puerto Argentino).

Su familia ha vivido en Falklands desde 1840. Es editora de Penguin News.

El único periódico con una tirada de 1.800 ejemplares semanales entre los aproximados 3.200 pobladores de las islas (censo 2008).

Yuri Gramajo: *It's been 30 years since the war, how would you define what the kelpers are feeling on this anniversary?*

Lisa Watson: Islanders probably feel no different to any other year with regard to memories of 1982 in itself. We have a close relationship anyway, with Falklands veterans who visit every year and stay at the lodge built specifically for their visits. However, the extra press coverage as a result of Argentina's increasingly aggres-

sive attitude in terms of attempts to undermine our economy, for example, with the shipping blockade, has added a degree of tension to Islander's lives. At the same time it has hardened Islander's attitudes towards Argentina

Yuri Gramajo: *What changes did the islands have made, since the events we are remembering today?*

Lisa Watson: The economy has boomed since the introduction of an economic zone around the Islands in 1986 leading to the sale of squid and fin fishing licenses to foreign fishing companies. This has meant better health and education systems and funding available to boost the agricultural economy which was faltering but is now doing very well. The Islands government has developed considerably also – our locally elected representatives have full control of all governmental decisions apart from for defence. The people of the Islands are more self confident than ever before and constantly strive to develop the economy of the Islands. Whereas many years ago the civil service was headed by expatriates from UK, now Islanders have been educated well enough to move into these posts. This adds to our success because Islanders are true stake-holders in the Falklands and have an emotional attachment therefore greater motivation than someone simply fulfilling a contract for two or four years.

Yuri Gramajo: *As a member of the population in 1982, what do you remember from that time period?*

Lisa Watson: I remember virtually everything. I was 12 years old – helpful because one feels indestructible at that age - although it was still a frightening and stressful time. There is too much to describe – but most clear is having Argentine soldiers kick open the door to our house at Long

Island Farm and search every room – this happened on a number of occasions. We also had around 100 conscripts camped nearby and they would make daily calls at our house, although very often asking for food or information.

Yuri Gramajo: *Is there a solution that will lead to long-lasting peace, and at the same time that will satisfy the interest of Argentina, United Kingdom and the islanders?*

Lisa Watson: It's hard to think of one at this point. Argentina has it set in their constitution that they will, as they put it, recover the Islands. Islanders would never cede sovereignty to Argentina so it's difficult to see a compromise. At the same time there are many other areas where the Islands and Argentina could work together (with regard to natural resources for example) however the talks that were set up many years ago ended with Argentina refusing to have any further talks with the Islanders. Argentina only wishes to talk about sovereignty, so we do find it odd when it is the Islanders and UK that are accused of intransigence.

Yuri Gramajo: *The likely exploitation of oil on the continental platform near of the islands will bring more riches to the islanders. How do you consider the impact (political, economic and social) into the islands and also in the relationship with Argentina?*

Lisa Watson: The Islanders view potential future wealth as a means to increased political 'clout' - greater ability to protect what they have now, self governing, economically healthy Islands. Socially and economically, we anticipate that wealth will be used wisely, that is much of it held in a Trust for future use when the oil is no more, while the remainder used to boost other industries and services. Also the Islands

would be willing to contribute towards their defence.

Yuri Gramajo: *Could you please define what it means to be a Kelper.*

Lisa Watson: We don't really use the term Kelper, we simply say Islander, but to answer the question we are a hard working and sensible down-to-earth population, loyal to our Islands and proud of a culture and heritage that is not only very different from that of South America but has differences from Britain too. Islanders are not ashamed of the accusations of 'colonialism'; we know we have developed far beyond such an old fashioned classification. To be a British Overseas Territory has little in common with being an old-time colony, and while Britain offers practical support via defence it encourages us to develop singularly too.

Yuri Gramajo: *What vision do the people in the islands have about Uruguay?*

Lisa Watson: Despite Uruguay's official support of the Argentine policy on the Falklands we have always had a warm relationship with Uruguay and there has been quite a degree of trade too. Very recently moves have been made to build on this with a visit from a group of Agro-businessmen. It was very successful and involved discussions and offers of intellectual support as well as business deals being made, and carried through. Despite Argentina pushing us away with their aggressive policies, we do want to have a good relationship with South America – if this is not possible then we will work around it – but it would be preferable.

Yuri Gramajo: *¿Han pasado 30 años desde la guerra, ¿cómo definiría el sentimiento de los Kelpers en este aniversario?*

Lisa Watson: Los isleños probablemente no se sienten diferentes a cualquier otro aniversario respecto a los recuerdos

de 1982 en sí mismos. Tenemos una estrecha relación de todos modos con los veteranos de Falklands que vienen cada año y permanecen en el albergue, construido específicamente para sus visitas. Sin embargo, la cobertura adicional de Prensa como resultado de la actitud cada vez más agresiva de la Argentina en términos de los intentos de socavar nuestra economía, por ejemplo con el bloqueo marítimo, ha añadido un grado de tensión en la vida de los isleños. Al mismo tiempo, se han endurecido las actitudes de los isleños hacia la Argentina.

Yuri Gramajo: *¿Qué cambios se han producido en las islas desde los acontecimientos que estamos recordando actualmente?*

Lisa Watson: La economía se ha disparado desde la introducción de una zona económica alrededor de las islas en 1986, liderada por la venta de aletas de calamar y licencias a las empresas pesqueras extranjeras. Esto ha significado una mejora en salud y los sistemas educativos y de financiación disponible para impulsar la economía agrícola, que fue vacilante, pero ahora lo está haciendo muy bien. El Gobierno de las islas se ha desarrollado también en forma considerable y nuestros representantes elegidos a nivel local tienen el control total de todas las decisiones gubernamentales, aparte de la defensa. Los habitantes de las islas tienen más confianza que nunca en sí mismos y se esfuerzan constantemente para desarrollar la economía de las islas. Considerando que, hace muchos años la función pública fue encabezada por quienes vinieron del Reino Unido, ahora los isleños han sido educados suficientemente bien como para ocupar estos puestos. Esto se suma a nuestro éxito, porque los isleños son verdadera parte interesada en las Falklands con un apego emocional, por lo tanto la moti-

vación más grande es simplemente el cumplimiento de un contrato por dos o cuatro años.

Yuri Gramajo: *Como habitante en 1982, ¿qué recuerda de esa época?*

Lisa Watson: Me acuerdo de casi todo. Yo tenía 12 años entonces y eso ayuda porque uno se siente indestructible a esa edad, a pesar de que entonces era un momento aterrador y estresante. Hay demasiado para describir pero lo más claro fue los soldados argentinos abriendo la puerta a patadas de nuestra casa en la granja de Long Island e inspeccionando cada habitación. Esto ocurrió en varias ocasiones. También tuvimos alrededor de 100 conscriptos acampando cerca y llamando diariamente a la puerta de casa, aunque frecuentemente pedían comida o información.

Yuri Gramajo: *¿Existe una solución que pueda conducir a una paz duradera y, al mismo tiempo que pueda satisfacer el interés de la Argentina, el Reino Unido y los isleños?*

Lisa Watson: Es difícil pensar en una solución en este momento. La Argentina ha puesto en su constitución que ellos recuperarán las islas. Los isleños nunca van a ceder soberanía a la Argentina, por lo que es difícil ver una solución de compromiso. Al mismo tiempo, hay muchas otras áreas donde las islas y Argentina podrían trabajar juntos (en lo que respecta a recursos naturales, por ejemplo), sin embargo las conversaciones que se establecieron hace muchos años, terminaron con la Argentina negándose a tener conversaciones con los isleños. Argentina sólo quiere hablar de soberanía, por lo que me resulta extraño cuando a los isleños y al Reino Unido se les acusa de intransigencia.

Yuri Gramajo: *La probable explotación del petróleo en la plataforma continental cerca de las islas traería más riqueza*

za a los isleños. ¿Cómo considera el impacto político, económico y social en las islas y también en la relación con la Argentina?

Lisa Watson: Los isleños ven la riqueza potencial en el futuro como un medio para una mayor voluntad política “influyente”, mayor capacidad de proteger lo que tienen ahora, autonomía e islas económicamente robustas. Socialmente y económicamente prevemos que la riqueza que se usa con prudencia, es mucho más un fideicomiso para el uso futuro cuando no haya más petróleo, mientras que el resto se utiliza para impulsar otras industrias y servicios. También los isleños estarían dispuestos a contribuir en su defensa.

Yuri Gramajo: *¿Podría definir lo que significa ser un Kelper?*

Lisa Watson: En realidad no utilizamos el término Kelper, simplemente decimos isleños, pero para responder a la pregunta, nosotros somos trabajadores duros y una población sensible con los pies en la tierra, fieles a nuestras islas y orgullosos de la cultura y el patrimonio que no sólo son muy diferentes de América del Sur y que también tienen diferencias con Gran Bretaña. Los isleños no se avergüenzan de las acusaciones de «colonialismo»; sabemos que nos hemos desarrollado mucho más allá que la antigua clasificación. Para ser un territorio británico de ultramar tiene poco en común con ser una colonia de los viejos tiempos y dado que Gran Bretaña ofrece apoyo práctico a través de la defensa, ello nos anima al desarrollo individual también.

Yuri Gramajo: *¿Qué visión tiene la gente en las islas sobre Uruguay?*

Lisa Watson: A pesar del apoyo oficial de Uruguay a la política Argentina sobre las Falklands nosotros siempre hemos tenido una buena relación con Uruguay y ha

habido buen grado de comercio también. Recientemente se produjeron movimientos para progresar sobre esto, con la visita de un grupo de empresarios del agro. Fueron discusiones muy exitosas y comprometidas, así como los ofrecimientos de apoyo intelectual y ofertas de negocios que se

están llevando a cabo. A pesar de que la Argentina nos distancia con sus políticas agresivas, nosotros queremos tener una buena relación con América del Sur. Si esto no es posible, entonces vamos a trabajar alrededor de ella, aunque lo anterior sería lo deseable.



MALVINAS, ALGUNOS AÑOS ANTES, TREINTA DESPUÉS

Prof. Alfio A. PUGLISI
mylmoda@yahoo.com.ar



*Ex docente de la Escuela Naval Militar de Argentina. Ha escrito, entre otros artículos: “Georgias del Sur - Pruebas irrefutables” en el **Boletín del Centro Naval**, N° 819, Enero/Marzo 2008 y “La gobernación argentina de Malvinas”. En **El Sextante**, Año XII, N° 42 Sep.-Oct. 2009*

El Conflicto de Malvinas es de larga data, ha tenido sus altibajos e impasses y ciertos espacios oscuros que agravan su comprensión. Cuanto más se escarba más sorpresas da.

1. En el siglo XVIII los ingleses llegaron a Malvinas buscando las islas Pepys, que nunca existieron y que un connacional suyo, Ambrose Cowley, creyó haber descubierto. Entonces marcharon más al sur y se asentaron en la isla Saunders (Trinidad) perteneciente a la Gran Malvina. Pero años antes Francia, cuyos pescadores de Saint-Maló bajaron hasta la zona y le dieron su nombre, había establecido una colonia y estaba pacíficamente reconociendo el reclamo español y devolviéndolas. España, única dueña, expulsó por la fuerza a los ingleses en 1770. Por poco estalla una guerra; se negoció: España devolvió el fuerte pero no las islas y ellos volvieron, pero no crearon una verdadera colonia, sólo un apostadero o cuanto más una base. Abandonaron todo en 1774 y no volvieron hasta 1833. Julius Goebel⁽¹⁾, un *scholar* americano, fue quien mejor estudió este tema. En el ínterin los españoles tuvieron unos 20 gobernadores;
2. Argentina se independizó y colonizó las islas enviando tres más, uno de ellos aborígen guaraní: el capitán Pablo Areguatí. El 6 de noviembre de 1820, el Capitán David Jewett tomó posesión de las islas en nombre de las Provincias Unidas del Río de la Plata, nombre inicial de la Argentina. James Weddell, capitán de la *Jane*, fue testigo de ese acto, que se publicó por la *Salem Gazette* del 12 de junio de 1821 y por *The Times* del 3 de agosto de 1821. Entonces no hubo protestas diplomáticas. En general Argentina no tuvo problemas con balleneros ingleses sino con los norteamericanos. Señal que los ingleses acataban los actos argentinos.
3. Inglaterra, que en el siglo XVIII sólo quería un punto de apoyo en el Atlántico Sur, lo logró en 1833 y lo usó de alguna manera en la I Guerra Mundial en la Batalla de las Malvinas que comenzó en las Islas Coronel del Pacífico. Durante la II Guerra Mundial los combates fueron en la boca del Río de la Plata, pero después de ella comenzó a proyectarse sobre la Antártica mientras Argentina desarrollaba una paulatina expansión en las décadas del 40 y 50. Las Islas *per se* no les interesaban, eran

la colonia olvidada, tanto que sus nativos se denominaban *Kelpers* (algas).

4. La denominación “Puerto Argentino” asignada durante el conflicto armado de 1982, vino a cortar la continuidad toponímica que derivaba de España. En efecto, devueltas las islas por los franceses, el gobernador de Buenos Aires Francisco de Paula Bucarelli y Urzúa envió la imagen de Nuestra Señora de la Soledad para ser entronizada en la capilla, por extensión se dio su nombre al poblado y a toda la isla del Este. Los ingleses mudaron más al sur su emplazamiento y lo rebautizaron como Port Stanley.
5. A treinta años del enfrentamiento armado de 1982 debemos observar que antes de ese año este caso estaba en vías de solución, Argentina ya hacía pie en las islas proveyendo vuelos al continente, gas, apoyando la enseñanza y también comercializando. Inglaterra pensaba, tal como siempre lo ha hecho, una salida decorosa para sí y aceptable para los isleños. Tras la sospecha de existencia de petróleo ambas partes se volvieron más reticentes al diálogo, aún así el *Informe Shackleton* sugería algún desarrollo y explotación conjunta de la zona y otros informes señalaban el éxodo de habitantes y que los isleños no podrían mantener la economía de las islas sin la ayuda de la Argentina (Nicholas Ridley, Colin Phipps y Sir David Rowland). Tanto el *Informe Shackleton* como el golpe militar de Argentina son de 1976, a partir de entonces ambos gobiernos comenzaron a distanciarse. La Armada desempolvó sus planes de captura de las islas, hasta entonces un ejercicio más de estado mayor, y discretamente comenzó a actualizarlos. Estableció una base en las Islas

Sándwich sin mayor reacción inglesa y se preparó para más. Sus planes trascendieron el secreto e Inglaterra también se preparó. El periodista Jesús Iglesias Rouco lo alertó desde el diario *La Prensa* y compañeros de promoción del Alte. Jorge Isaac Anaya, miembro de la Junta de Gobierno, intentaron disuadirlo, entre ellos el Almirante Carlos Castro Madero, a cargo de la investigación nuclear. ^{(2) (3) (4)}

6. Se sumó al conflicto en ciernes el caso de Constantino Davidoff, un chatarrero que había desguazado al rompehielos *Gral. San Martín* y que ahora pretendía hacer lo mismo con las instalaciones balleneras que quedaban en las Islas Georgias. Inglaterra dio el permiso, luego dio marcha atrás. Tal vez Argentina mordería el anzuelo y lo mordió: entre los operarios no faltó quien izó una bandera. Era lo que necesitaba Inglaterra para escalar, era lo que necesitaba la Junta de Gobierno argentino para acelerar el inicio de sus planes previstos recién para la segunda mitad de 1982. Ambos países escalaron, ninguno de los dos decidió desacelerarlo. Y tenían experiencia en ello: el 28 de septiembre de 1966, un grupo extremista argentino, al mando de Dardo Cabo, secuestró un avión de Aerolíneas Argentinas y lo desvió hacia las Islas, plantando la bandera argentina en ellas. Y la cosa no pasó a mayores, entonces en ambos bandos había deseos de no escalar ningún conflicto ^{(2) (3)}

En 1982 no hubo voluntad de evitarlo. Ambos gobiernos coincidían en algo: su situación interna política y económica era débil. Inglaterra, con un gobierno conservador “duro” tenía problemas económicos tales que hasta había previsto la reducción de su flota. Habían soportado grandes huel-

gas obreras y existía cierta recesión. En Argentina comenzaba a cuestionarse la Junta Militar, el gobierno del General Roberto Viola, recién asumido, estaba empantanaado, crecía la inflación y el descontento obrero. EEUU utilizaba soldados argentinos en Centroamérica pero jaqueaba al gobierno con el tema de los Derechos Humanos. Para colmo había indicios que estaban en marcha hasta dos golpes de estado contra la Junta encabezados por jóvenes oficiales y gremialistas, la intención era derrocarla y juzgarla por la situación económica y los excesos en la lucha antisubversiva e instaurar un gobierno breve, de unos mil días, tras los cuales se entregaría el poder dejando un panorama más despejado, la lucha contra la subversión finalizada y, como broche de oro, las Malvinas recuperadas con una pequeña presencia de la Gendarmería y la Prefectura en ellas. ^{(2) (3)}

Ambos gobiernos usaron la guerra para consolidar su posición y mantenerse en el poder. No fue la continuación de la política exterior por otros medios, sino la de la política interior. Maquiavelo aún sonríe en su tumba. Pero si en toda guerra la primera víctima es la verdad; en este caso, la segunda son los isleños que cambiaron su paz bucólica de los confines del Imperio por un conflicto casi permanente.

Margaret Thatcher ganó las elecciones inglesas de 1983; la cúpula militar argentina entregó el poder ese año.

A treinta años del conflicto armado observamos que el caso no está en vías de solución. Inglaterra ha consolidado por la fuerza su presencia en la zona y, como siempre, no discute de soberanía. Ha avanzado sobre la pesca y el petróleo merced al Tratado de Madrid firmado por el presidente Carlos Menem y el entonces Ministro de Relaciones Exteriores Domingo Cavallo en 1990. Ignoro qué beneficio ha dado a nues-

tro país. Sus fuerzas han pasado una mano de pintura a la capilla de las Georgias, otra sobre las banderas de las chimeneas de los balleneros argentinos semihundidos en la costa y restaurado la tumba de Shackleton ⁽⁵⁾. Ha demolido la base argentina en las Sándwich. Hasta ha logrado que la comunidad europea reconozca las islas como una dependencia británica, ya se sabe que la política es el arte de lo imposible.

Argentina, afecta como siempre al principismo jurídico, reclama retóricamente y halla mayor eco que nunca en los países sudamericanos. No tiene una propuesta que respete los intereses de los isleños, no ha dicho qué hará con ellos el Día+1. Una propuesta sería, generosa, dialogable, hecha ante las Naciones Unidas podría cambiar las cosas y obligar a Inglaterra, que ya casi no tiene argumentos, a negociar su permanencia en las Islas. Por ahora sólo hace actos de fuerza, propaganda hasta con la filatelia y chicanes como dar permiso de pesca a cambio del uso de la bandera de las islas. Quiere instalar un nuevo estado que les sea afín, tal como Bélize o Guayana.

El Diablo y el petróleo metieron la cola. Ambos países comienzan a enfrentarse en un duelo retórico a fines de 2011. Existe hoy, treinta años después cierta asimetría: Inglaterra está en la misma situación que en 1982, con problemas económicos, debe reducir sus FFAA que vienen de participar con los EEUU en guerras del oriente medio y pronto se les independizará Escocia. Argentina tiene ahora un gobierno democrático, ha sorteado como siempre sus cíclicas crisis económicas, pero se han reducido tanto sus FFAA que ya no pueden respaldar la política exterior. Ni siquiera tiene hipótesis de conflicto. Hoy, la Operación Rosario de recuperación de las Islas es impensable, también una movilización como la que acaudilló Margaret

Thatcher. Una no tiene más argumentos, otra no hace propuestas. El *impasse* es el peor momento de un conflicto. Hay que tener cuidado con hacer fintas, un golpe sin querer puede desatar una reacción imprevisible por la otra parte, ¿qué pretenden ambos países con tanta pirotecnia verbal? Ésta distrae la atención de graves problemas internos que afectan a ambos; pero, acaso ¿hay algo más? ¿hay alguien más, algún tercero interesado?

El 21 de enero de 2012 el gobierno de los Estados Unidos afirmó que “*reconoce la administración de facto de las islas Malvinas por parte de Gran Bretaña*” y evitó tomar posición respecto a la disputa por la soberanía, aunque alentó como siempre al diálogo. Sugiero se medite profundamente lo que esto implica. ¿Reconocerá, por razones pragmáticas, buques con la bandera de las islas? ¿Será el Tercero incluido? Se sabe que es una civilización montada en el petróleo y la nafta, tal como los vikingos lo estaban sobre la madera. Sus últimas guerras han sido por el petróleo. En lo inmediato pueden dar comienzo a un conflicto de largo aliento con Irán, del que no sería ajeno Venezuela, ambos proveedores de petróleo. Les queda esta zona casi virgen. *La Prensa* del 30 de Enero de 2012 nos informa que Inglaterra, después de tanto tiempo, piensa construir una pista de aterrizaje en la Isla de Santa Elena, la inspira el tema Malvinas y su proyección Antártica. Los países del hemisferio norte intentan proyectar a este continente sus problemas y soluciones dadas al Ártico, pronto querrán dividirla y explotarla. Mientras tanto, Brasil, ya ha manifestado que piensa defender sus yacimientos petrolíferos hasta con submarinos nucleares propios. Dos días después el diario *La Nación* del 24 de enero nos informa que en Malvinas buscará petróleo la empresa norteamericana

Anadarko con sede en Houston, Texas. Está todo dicho, ¿alguien podría creer que Inglaterra sola podía explotar la zona? Pronto llegarán también capitales árabes y chinos. La empresa uruguaya ANCAP junto con firmas estadounidenses explorarían la existencia de hidrocarburos en ese país y en la provincia de Entre Ríos. Es la globalización y ésta posee un ritmo cada vez más acelerado ante la falta de materias primas. Puede darnos aún más sorpresas.

Los isleños están a la espera de una propuesta argentina seria y generosa, acaso lo único que aún le reste hacer a nuestro país.

Notas:

- (1) Goebel, Julius: **La pugna por Malvinas**. Bs. As., Ministerio de Marina, 1950.
- (2) Jofré, Juan Bautista: **1982**. Bs. As., Sudamericana, 2011.
- (3) Ricardo Burzaco: **Defensa y Seguridad** (Año X, Nº 62) Un coletazo de la trama de los mil días se observó después de Malvinas con la insubordinación del Alte. Horacio Zaratiegui frente al Alte. Isaac Anaya, Comandante de la Armada, no muy querido en el arma, quien pronto condecoró ex combatientes y dejó el cargo.
- (4) Jesús Iglesias Rouco: **La Prensa**, 17 y 24 de enero, 7 y 18 de febrero y 3 de marzo de 1982. También Hugo Ezequiel Lezama: *Diario Convicción*, 27 de enero de 1982. Este diario era favorable al Alte Eduardo E. Massera, quien alentó la toma de Malvinas pero, ya retirado, no estuvo de acuerdo con la conducción de la guerra. La cercanía de las fechas del mes de enero entre los dos diarios da que pensar que la filtración de la noticia se debe al deseo de evitar el conflicto por parte de alguien de Relaciones Exteriores o de la Inteligencia de alguna de las Fuerzas Armadas. Dos hijas de Lezama se han radicado en Londres. Nadie puede ignorar que las FFAA mantenían entre sí diferencias por espacios de poder e incluso cuestiones ideológicas. Dentro de cada una de ellas había en acción ciertos grupos animados por diversos caudillos, especialmente en el Ejército.
- (5) Puglisi, Alfio A.: “*Georgias del Sur - Pruebas irrefutables*” en el **Boletín del Centro Naval**, Nº 819, Enero/Marzo 2008.

UN EPISODIO DE LA GUERRA DE LAS MALVINAS RELATO DE UN PILOTO NAVAL

Capitán de Navío José César ARCA



El Capitán de Navío de la Armada Argentina José Cesar Arca, nació en Corrientes el 17 de junio de 1950. El 1° de marzo de 1969 ingresó a la Escuela Naval Militar, de la cual egresó como Guardiamarina y Licenciado en Sistemas Navales el 30 de diciembre de 1972.

Entre los años 1974 y 1981 realiza su capacitación como Aviador Naval; especializándose en "Caza y ataque".

En 1988 y 1993 se capacitó como Oficial de Estado Mayor, en su país y en la República de Venezuela, respectivamente.

Tiene una amplia experiencia como Piloto Aeronaval, pues a lo largo de toda su carrera prestó servicios en diferentes destinos y todos los niveles orgánicos dentro de la Aviación Naval, desde piloto de escuadrillas de Caza y Ataque, hasta Comandante de Fuerza Aeronaval.

Sirvió además como Sub Director de la Escuela Naval Militar y Agregado de Defensa y Naval a la Embajada de su país en la República Oriental del Uruguay.

Combatiente en la guerra del Atlántico Sur, con particular destaque en el suceso que da lugar a este relato, el CN Arca fue condecorado por su Armada en 1982 por "Honor al Valor en Combate", por el Congreso de su país en 1991 en reconocimiento a los Combatientes de Malvinas y por la Armada Uruguaya por su gestión como Agregado Naval.

El 21 de mayo de 1982 se realizó la mayor operación aérea de combate de la historia argentina atacando a las fuerzas británicas que desembarcaban en San Carlos. De tal manera, la Aviación Naval y la Fuerza Aérea desarrollaron más de 50 operaciones de bombardeo sobre los buques y la cabeza de playa enemiga, logrando varios blancos y sufriendo dolorosas bajas. Lo siguiente es el relato del entonces Teniente de Navío José César Arca, uno de los pilotos que participó en la incursión que hundió la fragata HMS ARDENT, acción en la que su avión, un A-4Q, recibió

varios impactos de un Harrier, debiendo eyectarse sobre Puerto Argentino.

Me tomó por sorpresa la recuperación de las islas el histórico 2 de abril de 1982, porque no esperaba un acontecimiento de ese tipo. En ese momento me encontraba en Francia, donde realizaba un curso de manejo avanzado de los Súper Etendart; pero pasaron los primeros días con el lógico nerviosismo del caso y no me requirieron, por lo que decidí retornar al país para participar del conflicto. Inicialmente pasé a prestar servicios en el portaviones 25 DE

MAYO, desde el cual realizamos varias misiones de interceptación, la función básica del Douglas A-4Q Skyhawk, que pilotamos. Luego, al detectarse una grave amenaza submarina por el hundimiento del crucero BELGRANO, el portaviones debió retornar a puerto.

Debido a ello nos trasladamos a la base de Río Grande para operar desde ese punto. Desde allí decolamos para la misión del 21 de mayo, a la sazón, mi bautizo de guerra. Ese día, en las primeras horas de la mañana, se detecta el desembarco de la flota inglesa en la Bahía de San Carlos y a partir de ese momento se inicia una oleada de ataques del continente hacia las islas. Realmente, por el cúmulo de aviones que salían en sus misiones, no daban abasto las aeronaves de reabastecimiento con que contaba la Fuerza Aérea y por lógica nuestras prioridades no estaban en dicho reabastecimiento, sino en llegar a destino y atacar nuestros blancos, que no eran otros que los buques enemigos.

Ese 21 de mayo, mi vuelo fue sin reabastecimiento, lo que limitaba seriamente la operación. Haciendo el cálculo con perfiles de vuelo bajo y sin comprometerse a un enfrentamiento con otro avión, podía regresar al punto de partida después de realizar la misión, con solo 6 minutos de autonomía. Cualquier error de apreciación o una ruta con meteorología adversa, por ejemplo, implicaban quedarme sin combustible y desaparecer en el medio del océano.

Participábamos tres A-4Q. El mando había determinado los objetivos: un buque que salía por el sur del Estrecho de San Carlos con averías y, como segundo blanco, los restantes barcos que estaban desembarcando en el puerto de San Carlos. Pero nunca nos topáramos con ese buque averiado, entre otras cosas porque en su zona sur el estrecho tiene unos 50 Km. por

lo que no se ve de una costa a la otra. Ese buque sí existió, pero nosotros nunca lo vimos, motivo por el cual tanto el capitán Philippi, como el teniente Márquez y yo, pasamos raudamente esas aguas hacia el segundo objetivo.

Cuando ya estábamos volando sobre la costa de la Isla Soledad, detectamos otro buque evolucionando en medio del estrecho, muy próximo al lugar del desembarco.

El mando nos había informado que había una PAC (patrulla aérea de combate), esperándonos sobre ese punto. En realidad nos pidieron que abortáramos la misión porque los Sea Harriers tienen un control positivo, es decir, sus radares están funcionando y detectan cualquier avión enemigo que se acerque para derribarlos. Nuestros aviones no contaban con un dispositivo similar que nos señalara cuando estábamos iluminados por un radar. Cuando se produjo dicha comunicación solicitando que regresáramos al continente, nos miramos casi cara a cara -ya que en una formación cerrada como la que volábamos estábamos a unos 4 o 5 metros ala a ala- y allí decidimos seguir. Desde este momento en adelante los sucesos se dieron en forma vertiginosa.

De súbito veo los mástiles de una nave y creyendo que es nuestro primer objetivo le digo al Líder: “-Ahí esta el buque, vamos hacia él”. Pero Philippi me contesta: “-No; esperemos hasta estar a 90° del buque”. Era una decisión acertada del Líder porque la computadora de tiro de la nave no podía discernir entre nuestros aviones y la tierra, ya que volábamos sobre la línea de costa y a unos 3 a 4 metros de altura. Así, su sistema de control no resolvía la ecuación tiro y, como son sistemas automáticos, no comparaban.

En el momento en que dábamos un giro brusco a la izquierda para iniciar el ata-

que, comenzamos a recibir una andanada de proyectiles, formando una cortina de fuego con sus explosiones y sus piques en el agua.

En ese instante crucial, que me pareció durar un siglo y medio, cuando trato de disparar, se me traban los dos cañones. Tuvimos la fortuna de que no nos impactaran en esa delicada instancia de aproximación al blanco, que duró 40 segundos aproximadamente.

Logré observar cómo nos lanzaban un misil que pude evitar girando un poco a la izquierda. Realmente, el destino quiso que ninguna esquivara, ningún proyectil hiciera impacto directo en nuestros aviones.

Íbamos muy rasantes, pegados al agua, pero para que los lanzamientos de las bombas fueran eficaces tuvimos, simultáneamente, que trepar rápidamente a unos 100 a 150 metros de altura. En ese instante yo, que seguía al Líder, debía mantener una “distancia” equivalente a 19 segundos de vuelo para resguardarme de la deflagración de las bombas que él lanzara sobre el blanco, pero como venía acelerado con máxima potencia, volaba sólo a 7 segundos detrás.

Por ello, cuando el Líder asciende para medir los parámetros de lanzamiento, veo la salida de sus cuatro bombas que se orientan en el padrón de tiro preestablecido y observo que la cuarta explota de lleno en la popa del buque. La explosión fue dantesca y no tuve otra alternativa que pasar dentro de su columna de fuego y humo y así, a la vez que le decía a Philippi: “*Uno y en la popa*”, logré lanzar mis bombas. Mientras atravesaba esa bola de hierro candente escucho a Márquez que me dice: “*-Otro impacto y en la popa, señor*”. Y así, luego de haber impactado al blanco con dos bombas, logramos los tres aviones salir del ataque, escapando paralela-

mente al margen del canal, dejando al buque herido de muerte.

A mi izquierda a 300 metros identifico al Líder y a mi derecha, entre unos 300 a 500 metros a Márquez. Philippi ordena volver por la misma ruta. Pero no pasaron 15 segundos cuando Márquez dice: “*¡Ahí están los Harrier!*” (Fueron sus “últimas palabras”. Cuando miré hacia donde él estaba volando no lo vi más. Luego, con el tiempo, nos enteramos por las cartas de Clay Morel que su avión fue derribado por cañones de 30 mm explotando en el aire).

Al volver la vista hacia el Líder veo que un Sea Harrier le lanza un primer Side Winder que, luego de una corta trayectoria, se introduce en el tubo de chorro, destruyendo al avión de Philippi quien, afortunadamente, se eyecta en ese mismo instante (pasaría tres días a la intemperie; evacuado luego en helicóptero a Puerto Argentino). Concentrar mi atención en ello fue un error, pues me distraje por algunos segundos mirando este desenlace y perdiendo de vista al Harrier. Cuando lo ubico nuevamente, estaba detrás, tirándome con cañones de 30mm. No tenía mucho para pensar: combatir o huir, si ello era posible, pues tenía claro que mi avión representaba una tecnología de 1950 y ante un Sea Harrier con tecnología de punta de 1980; era mucha la desigualdad en el combate. Realmente, al tener los cañones trabados, mi única alternativa para entrar en combate de avión a avión era procurar chocar contra él y así derribarlo.

La primera ráfaga que me dispara Morel, la recibo en el ala derecha y a raíz de esto y de la proximidad que tengo con la superficie del agua- no más de tres metros- casi impacto con ella y sólo atino a tratar de controlar el avión e ir en busca de ese Harrier para “romper” la línea de tiro. Pero recibo de mi izquierda otra ráfaga con

las mismas consecuencias. Me preparo a eyectar ya que quedo con falla hidráulica total, sin oxígeno ni buena parte de la energía eléctrica. Tiro los ya endurecidos controles manuales para levantar el avión que volaba a una velocidad de 450 nudos, fuera de todo parámetro previsto en los manuales. Adrizo el avión y voy al encuentro de un Harrier, que hacía fuego a discreción. Mi combate estimo que duró entre 40 y 60 segundos y observo que finalmente se aleja.

Años después de la guerra, me comuniqué con el piloto británico, el capitán Clay Morel, quién me contó que se decidió a abortar su ataque pues no tenía municiones y estaba en el límite de su autonomía de vuelo para volver al portaviones.

De tal manera, decido dirigirme a Puerto Argentino por la costa tratando de evitar Goose Green, volando con controles manuales, rasante y a 500 nudos, mientras observaba que la cantidad de combustible solo marcaba 1.100 libras, a raíz de las pérdidas sufridas por los seis impactos recibidos en el ala izquierda y cuatro en la derecha.

Mi siguiente preocupación era evitar la colisión con la tierra por las precarias condiciones con que volaba y consiguientemente comunicar mi acercamiento a Puerto Argentino para evitar que dispararan contra mi avión. Luego de insistentes llamados logré comunicarme con un helicóptero del Ejército que estaba en vuelo en la zona y le pido retransmita mis mensajes, alertando a la Central de Operaciones de Combate que estaba en aproximación. También en ese momento escucho por mi canal una comunicación en inglés de dos Harriers y decido no seguir emitiendo.

Continúo mi navegación y ayudándome con una carta identifico la estancia Fitz Roy y dada la cercanía me comunico nue-

vamente con Puerto Argentino, desde donde me dicen: “-Te tenemos en el radar, eyecta”. En ese momento no me pareció una buena decisión y le dije que no. Mi intención era arribar con el avión y el operador estuvo de acuerdo conmigo. En mi última aproximación tuve la fortuna de ser avistado por un Infante de Marina nuestro, que anticipó la información de mi arribo al área.

Luego supe que los dos Harriers habían disparado sobre mí sus cañones retirándose inmediatamente. A raíz de este trance, impactante, conmovedor y asombroso y pese a estar a la vista de Puerto Argentino, no distingo el aeródromo, por lo que tengo que ser guiado a la pista. Allí, por cuestiones de seguridad, no había ningún equipo de ayuda a la navegación encendido. En todo este momento, el comodoro Ianarello - que era quién operaba el control y comunicaciones desde la Torre de Control - me trataba de dar tranquilidad, pues creo que, al escuchar mi voz, se imaginaba la situación que estaba viviendo. “-Ves la pista”, me dice, y yo le contesto: “-No, no veo”. Es que yo veía en general y no en particular; el stress del combate no me dejaba ver con el discernimiento necesario. Resuelvo entonces iniciar el procedimiento para aterrizar. Procedo a bajar el tren de aterrizaje y el indicador me señala, “rueda de nariz y rueda derecha, la izquierda insegura”. Demoro la pasada otros diez segundos y le manifiesto por radio a Ianarello que iba a pasar sobre la Torre para que verificase el estado del tren. Una vez ejecutado este giro me dice:”- mirá, el tren izquierdo no está, está solamente el agujero y puedo ver el cielo a través de la cantidad de agujeros que tiene el avión; andá y eyecta en la bahía.”

No tuve otro remedio. Mi intención era poder aterrizar el avión y salvar la máquina

que tan noble me fue. Oriento el avión mar adentro y asciendo a 2.500 pies, sobre el punto de eyección que me habían dado. Me saco por completo la máscara de oxígeno que tenía prendida de un solo lado para poder hablar y con la mano derecha- luego se descubrió que tenía fracturada la muñeca- eyecté con la cortina superior. Es este un momento difícil en el cual uno no sabe cuál va a ser el resultado en el instante siguiente a la eyección. Pese a todo se actúa totalmente automatizado. Luego de una explosión violenta y sentir la sensación de estar haciendo piruetas en el asiento durante la salida, me encuentro colgado del paracaídas y envuelto en un silencio casi absoluto. No se tiene capacidad para moverse, ni para razonar.

Pero el avión no me quiere abandonar, ya que hizo un suave giro descendente y me enfrentó para llevarme por delante como reprochándome el abandono, continuando luego su espiral descendente. Esto ocurre en dos giros consecutivos mientras yo descendía con el paracaídas hasta que, dado el peligro que me acechaba, la artillería de tierra abre fuego y logra derribar mi avión.

Luego, algunos bromistas mal intencionados, han asegurado que el avión volaba mejor solo que cuando yo lo piloteaba.

Simultáneamente con esta situación tragicómica, completo el procedimiento de inflar el chaleco salvavidas, sacarme los guantes y, ante la proximidad del agua, largo el bote y me preparo para desprenderme de los “fittings” al hacer contacto con la superficie.

Una vez en el mar, flotando incómodo por la molestia del paquete del bote que no se desprendió, se me acerca un helicóptero del ejército (modelo UH-1H) para iniciar el rescate. Esta máquina estaba artillada y no tenía medios para izarme, por lo que se

me arrojó una cuerda común que en dos oportunidades se cortó por no soportar mi peso.

El helicóptero en reiteradas oportunidades puso sus esquís dentro del agua e inclusive hasta tocó la superficie con su parte central y me rozó la cabeza dos veces, ante la desesperación de quienes lo operaban, que estaban tan cerca físicamente para sacarme, pero tan lejos en lo que a medios apropiados se refiere.

Pasaron cerca de 20 minutos luchando para trepar al helicóptero y al no conseguirlo y sentir ya congelamiento en pies y manos, decidí gritarles que se alejaran para replantear la situación.

Había tragado bastante agua y ya que estaba peleando duro con el oleaje y pasaban los minutos, resolví desprenderme finalmente del bote y del equipo de sobrevivencia y nadar a la costa- pese a mi fatiga- que estaba a unos 500 metros. Esta última alternativa me pareció positiva pues continuaba confiando en mi estado físico. Fue así que me saqué hasta el chaleco salvavidas y comencé a nadar con el traje anti-exposición y botas hacia la costa. Las olas oscilaban entre 1,5 y 3 metros y la temperatura del agua rondaba los 5 grados. Cuando faltaban unos 200 o 300 metros me gritan que no podía acercarme porque la playa estaba minada.

Dada esta situación no tenía otra posibilidad que reintentar con el helicóptero. Procedí a llamarlo por medio de señas, ya que se encontraba en posición de colgado en mis proximidades. Sabía con seguridad que sería una de mis últimas alternativas de poder sobrevivir. Entonces, el capitán Svendsen, que tenía un dominio total sobre su helicóptero, realiza una audaz maniobra y logra meter los esquís dentro del mar embravecido. De tal forma, apelando al poco resto de energía que me quedaba, logré poner una de mis piernas en el esquí

y agarrado con manos y pies en una suerte de montar a caballo pero invertido y apelando al artillero que me aferraba le grité: “-¡Ahora o nunca!”.

Automáticamente Svendsen procedió a llevarme en esas condiciones hasta un lugar seguro, donde luego de estar colgado a un metro del suelo procedí a soltarme cayendo pesadamente de espaldas a tierra, entre las piedras del terreno. Allí, el helicóptero se posa a unos metros y me recogen en forma normal para llevarme al hospital. El cansancio me vencía y la fatiga física y mental era desmedida. Los ojos se me cerraban, pero el artillero que me llevaba entre sus brazos, a puros cachetazos, impidió que durmiera.

En contados minutos estuve en el hospital donde recibí el tratamiento adecuado a mi condición.

Hasta aquí el relato del actual Capitán de Navío en retiro José Arca, cuya desinteresada y amplia colaboración agradecemos muy sinceramente.

Finalizamos esta nota transcribiendo una respuesta del CN Arca en una entrevista

ta periodística, cuyo contenido nos parece muy valioso y motivador de múltiples reflexiones que permiten generalizar a partir de una vivencia personal:

“.....El 21 de mayo a mí me tocó demostrar lo que sabía, lo que me enseñó la nación, la patria. Yo estoy orgulloso de haber participado en esta gesta porque lo que siempre me enseñaron en la escuela primaria y secundaria: que las Malvinas son argentinas, yo lo pude defender. No analizo el aspecto político, ni el religioso, ni el ético, simplemente el conflicto. Cuando la patria necesitó de nosotros ahí estuvimos y esto fue reconocido en el mundo entero, bajo ese punto de vista estoy muy orgulloso de haber defendido mi patria.

Tengo tres hijos y muchas veces me preguntaron: ¿Por qué en el momento del conflicto una parte del país luchaba y la otra estaba bailando?, estaba de festejo. ¿Por qué, si la Argentina es de todos va un grupo al combate y el resto estaba pendiente de un mundial de fútbol?

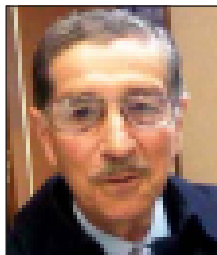
Yo a esas preguntas no sé que contestar.”



EL BATALLÓN DE INFANTERÍA DE MARINA N°5 (BIM 5) LA CAMPAÑA DE LAS ISLAS MALVINAS

Contralmirante de Infantería de Marina (R) Carlos ROBACIO

www.aveguema.org.ar



La Gaceta Malvinense, órgano de difusión de la Asociación de veteranos de Malvinas (AVEGUEMA) nos envió este artículo que refleja lo duro del combate librado por una de las unidades argentinas destacadas en las Islas Malvinas.

El artículo tiene un alto contenido profesional y descriptivo de lo que fueron los combates terrestres en Malvinas.



Escudos de la Infantería de Marina
y del Batallón de IM N°5

El Batallón de I.M. N° 5 (Escuela) partió hacia las Islas Malvinas el 8 de abril de 1982, a órdenes de su Comandante, el entonces Capitán de Fragata de I.M. Don Carlos Robacio.

Al arribo, se le asignaron responsabilidades sobre el sector sudoeste de Puerto Argentino adoptándose el siguiente dispositivo inicial:

- *Compañía de tiradores «MAR» : Monte Sapper Hill*
- *Compañía de tiradores «NÁCAR»: Monte Thumbledown – Monte WILLIAMS*
- *Compañía de tiradores «OBRA»: Monte Longdon.*

Con la llegada de fuerzas del Ejército Argentino (AE), la Compañía de tiradores «Obra» es relevada de sus responsabilidades iniciales y pasa a desempeñarse como reserva del Batallón, siéndole asignada posteriormente a la posición defensiva entre Monte Williams y Monte Two Sister, al sur del camino que une Puerto Argentino y el Monte Fitz Roy, para protección de ese flanco.

Reorganizado de esta forma el dispositivo inicial las compañías de tiradores “Mar” y “Nácar”, mantenían las mismas posiciones, estando esta última organizada a cuatro Secciones de Tiradores, una Sección de Ingenieros y reforzada con ametralladoras de 12,7 mm, ca-

ñones sin retroceso y un grupo de Misiles Antitanque «Bantam».

El dispositivo del Batallón fue complementado con campos minados y trampas explosivas instaladas por la Compañía de Ingenieros Anfibios.

1. ANTECEDENTES

El BIM 5, como comúnmente lo denominan los lugareños de Río Grande, Tierra del Fuego, nació y se desarrolló en un ámbito geográfico de clima riguroso, vientos excesivamente fuertes que calan a pesar de todos los abrigos, en especial en esos inviernos extremos en que la nieve y el hielo todo lo cubren y exigen a fondo al combatiente (el suelo se congela hasta más de un metro de la superficie).

Esta geografía y clima, agregadas al hecho de estar ubicado en una zona limítrofe, nos pueden hacer comprender el porqué del temple y el estilo independiente y peculiar de todos sus integrantes.

En ese confín del mundo, quien debe desarrollar sus actividades aprende con rapidez que en el terreno, sin comunicaciones y logística, es imposible desarrollar cualquier tipo de actividad o sobrevivir a las inclemencias del clima y mucho menos emprender o desarrollar las necesarias para el adiestramiento a la intemperie.

El terreno de su zona de responsabilidad en la Tierra del Fuego, parte de la tundra patagónica, está plagado de turbales y hay una buena porción de baja montaña, serranías y bosques, ámbitos todos en los cuales el Batallón acostumbra a desarrollar sus actividades.

Todo esto crea un ambiente propicio para un adiestramiento intenso y realista. Si a ello agregamos las facilidades de munición mucho más que abundantes dispo-

nibles en esa época, que nos dieron la posibilidad de desarrollar numerosos ejercicios (y en todos hicimos un uso abundante de munición de guerra), nos permitió ir acercando toda la actividad de adiestramiento a la realidad que posteriormente íbamos a vivir. Ello fue una cruda y muy riesgosa exigencia, pero nos dio un adecuado marco de veteranía pues conocíamos muy de cerca el peligro y la contundencia del armamento que disponíamos, como también nos permitió tener clara conciencia que para enfrentar el combate todos nos necesitábamos y éramos igualmente importantes.

Por otro lado, convivíamos en nuestro cuartel con elementos de nuestro comando superior, la Fuerza de Infantería de Marina Austral (en ese entonces con sede en Santa Cruz), tales como una batería de Artillería, elementos de Exploración, Comandos, etc.; más los refuerzos que para aclimatación y adaptación destacaba desde el norte periódicamente la Infantería de Marina (IM).

Debemos sumar también los elementos de la Aviación Naval (aviones y helicópteros) que periódicamente se hacían presentes en la isla para adiestramiento y, finalmente, la presencia de buques de guerra de la Armada en sus pasajes para la Base de Ushuaia.

Toda esa disponibilidad de medios facilitaban y obligaban al Comando del Batallón a desarrollar una intensa actividad de planificación y ejecutar ejercitaciones completas y complejas, siempre bien dosificadas en el manejo de todos los fuegos, tanto terrestres, como navales y aéreos.

La distancia de los centros del poder, la abundancia y complejidad de medios disponibles, le daban a la Unidad una gran libertad de acción para cumplir acabadamente una misión bien concreta,

como es la defensa de nuestros límites en esa remota región austral.

La unidad se adiestraba permanentemente para el combate en zonas frías, baja montaña y monte austral.

Esta Unidad ha sido siempre un motivo de verdadero orgullo para cualquier Infante de Marina que pasara por sus filas, no importa quién la comande, ni quién la integre, pues por tradición, por capacidad de medios y peculiares vivencias, en ella se hacen hombres y comandantes.

Si a ello le agregamos el sistema de incorporación bimestral de los conscriptos de la IM de ese entonces, que facilitó y obvió el drama que tendrían la mayoría de las Unidades de otras Fuerzas Terrestres que intervendrían posteriormente en el conflicto. Sencillamente aprecio que el BIM 5, era la única Unidad, equipada, adiestrada y espacialmente aclimatada para participar en el conflicto de 1982. No quiero que ese motivo de orgullo haga malinterpretar mi pensamiento, nada más lejano en mi mente, ni en la de ninguno de sus integrantes, desmerecer el desempeño de otras Unidades, ya que, esas diferencias, exaltan mucho más el valor de todos mis camaradas, puesto que en ese conflicto cada uno dio lo que más pudo.

El BIM 5 era sin lugar a dudas una Unidad de Combate, cohesionada, sufrida y con un alto espíritu para afrontar cualquier misión. Contaba con el 75% de los Oficiales, Suboficiales y Cabos de 1981, el Comandante cumplía su segundo año de ejercicio del Comando, el 20 % de los conscriptos más noveles habían ingresado a principios de octubre de 1981 y ya estaban para abril de 1982...totalmente formados y adiestrados.

El 2 de abril de 1982, nos sorprendió con toda la Unidad adiestrándose en el terreno en nuestra tercera ejercitación, en el

ensamble de todos los elementos de combate, apoyo de combate y servicios para apoyo de combate.

En esas ejercitaciones, centrábamos el adiestramiento casi exclusivamente en las horas de oscuridad, pues siempre pensé que el combate nocturno se adaptaba mucho más a la realidad. El Batallón se movía con mucha más solvencia en el ataque que en la defensa, el que ataca de noche, minimiza las bajas y desconcierta al defensor. El combate real nos demostraría que el día es para observar y la noche para atacar, así lo hicieron nuestros adversarios.

El alto espíritu de Unidad hizo que casi el 90% de la tanda de conscriptos que estábamos dando de baja y a punto de partir para sus hogares, bajaran de los aviones y se reintegraran voluntariamente a la Unidad; cuando se hizo público el desembarco del 2 de abril, cambiaron nuevamente su ropa civil por la de combate.

Paradójicamente esos conscriptos más veteranos, integrarían la mayoría de las bajas en el combate de nuestro batallón. Me emociona aún recordar su total entrega para cubrir y proteger a sus compañeros menos fogueados, contrariando incluso mis órdenes de repliegue en la mañana del 14 de junio de 1982. Esta es una verdad que contradice a aquellos que mal llaman «chicos» a nuestros “combatientes», esa mentira, es un insulto para una mayoría abrumadora de valientes que luchó y dio su sangre..., más allá de todo interés, en defensa de nuestra soberanía.

Nuestro Batallón no llevó todos sus hombres, ni la totalidad de sus elementos en su despliegue, fue una tarea azarosa y dura determinar quiénes irían y quienes tenían que quedarse, cuando llegó la tan ansiada orden de desplazamiento a nuestras añoradas Islas Malvinas.

Es conveniente aclarar aquí, como también lo hice con mis hombres antes de partir, el porqué no llevamos a Malvinas la Bandera de Guerra de la Unidad. Nunca ignoré, dada la envergadura y veteranía del enemigo que íbamos enfrentar, la posibilidad de que nuestra misión pudiera no terminar con el éxito que nuestra mente y corazones verdaderamente deseaban. Ese sagrado paño representa todo lo que somos los argentinos y la Patria heredada, que verdaderamente existe y seguirá existiendo. No podía ese paño, correr el riesgo de caer en manos extrañas a las nuestras, ya que siempre se inculcó en el Batallón que «Dios y nuestros símbolos se llevan permanentemente en la mente y en el campo de lo que somos capaces de hacer», aunque Él y ellos no estén en visibles.

2. EL BIM 5 EN MALVINAS

Cuando arribamos a Malvinas el 8 de abril de 1982, ya se encontraban en la Isla, conformadas bajo el mando del Gobernador, el General de Brigada Mario B. Menéndez, tres agrupaciones: la del Ejército Argentino, de la Fuerza Aérea y de la Armada y cada Fuerza debía solucionar el Sostén Logístico de sus efectivos.

De inmediato pasamos a depender del apoyo logístico que nos proveería la Armada. En lo que hace al empleo operativo de la Unidad, su dependencia era del Comandante de las Fuerzas Terrestres.

El BIM 5 inicialmente estaba conformado por las siguientes fracciones: Comando de Batallón, Compañía de Apoyo Logístico, tres Compañías de Tiradores, una Sección de Morteros de 106,6 mm, otra de 81 mm y una Batería de Artillería Otto Melara de 105 mm.; aunque en realidad sus efectivos totales, armamento y equipos pesados irían

arribando y se completarían el 11 de abril, salvo algunos polizones «fugados de Río Grande», que se fueron agregando.

Posteriormente, por cambios en el dispositivo en el terreno y para lograr un mejor aprovechamiento del mismo, se agregaría la Compañía C (-), del RI 3 bajo el mando del Capitán Varela, de la cual conservamos un inmejorable recuerdo junto con la Compañía B (-) del RI 6 del Mayor Jaimet, que se agregaría en las instancias finales de la batalla. Ambas Subunidades combatieron con mi Batallón.

En los momentos iniciales del despliegue, como unidades palpables y concretas estaban el RI 25, el RI 8 y el BIM 5.

También tomamos entonces conocimiento que las fuerzas terrestres enemigas serían de una magnitud de alrededor de tres brigadas y que las mismas tenían la capacidad necesaria para ejecutar un desembarco anfíbio, combinado con un asalto vertical y además, que ya se encontraban operando elementos de reconocimiento en las islas.

Al enterarnos que el RI 8 sería desplazado a Puerto Fox, sentimos una gran inquietud y hubo que introducir cambios en las responsabilidades. EL RI 25, se hizo cargo de la defensa hacia el Este de Puerto Argentino y el BIM 5 hacia el Oeste, tanto es así que el Monte Longdon fue ocupado inicialmente por la Compañía Obra (-) de nuestro Batallón.

Posteriormente llegarían refuerzos para la defensa de Puerto Argentino; todos esos refuerzos se irían integrando bajo la dependencia del nuevo Comandante de las Fuerzas Terrestres, el General de Brigada Oscar Jofré, con Unidades de la X Brigada de Infantería, mientras que los de la Brigada III se estacionarían a la vera del estrecho de San Carlos.

En la defensa de Puerto Argentino, bajo el aspecto estrictamente terrestre, para no alargar innecesariamente este relato, se desplegarían las siguientes Unidades: en el istmo del Aeropuerto, el RI 25, luego el RI 6 al Sudeste de la localidad. Al Sur de Puerto Argentino el Grupo de Artillería 3 y completando el dispositivo el RI 3, hasta el camino al sudeste de Sapper Hill.

El BIM5 en el centro del dispositivo, en Sapper Hill, Monte William y Monte Tumbledown. Hacia el oeste, en los Montes Harriet y Two Sisters el RI 4. Como nexos entre esta Unidad y el RI 7, la Compañía B del RI 6, el mencionado RI 7 en Monte Longdon y las alturas de Wireless Ridge. Es bueno recordar que las zonas asignadas a todas esas Unidades excedían dos y tres veces el área que normalmente se le debe asignar a Unidades del tipo de las descriptas.

3. LAS ACCIONES DE COMBATE

Es bien sabido que a partir del 1° de mayo se inician las acciones de combate, con el bombardeo a la Zona del Aeropuerto y casi inmediatamente se inicia el asedio de fuego naval, al que se le irían agregando con posterioridad, los fuegos de la artillería terrestre enemiga. Resumiendo, la Guarnición que defendía la localidad de Puerto Argentino antes de llegar a la batalla final, soportaría un asedio de casi 44 días y, lamentablemente, sin la posibilidad de devolver tantas atenciones, salvo esporádicamente.

Haré ahora en el relato un salto muy grande sobre las diferentes situaciones que se fueron atravesando en San Carlos, Goose Green, las luchas de los Comandos por el terreno intermedio y por último las correspondientes a los Montes Harriet, Two Sisters y Longdon, pues imagino que las

mismas están reflejadas o se mostrarán por los actores directamente involucrados.

Trataré de hacer un relato muy comprimido por razones de espacio y de tiempo, circunscribiendo el mismo fundamentalmente a las vivencias que involucran al Batallón que comandara en ese tiempo en Malvinas.

La Batalla por Puerto Argentino comienza con el ataque por parte de la Brigada de los Royal Marines al RI 4 que ocupaba los Montes Harriet y Two Sisters y por parte del Batallón de Paracaidistas N° 3 (Para 3) a la Compañía B del RI 7 que se encontraba reforzada con una Sección de Ametralladoras 12,7 mm, perteneciente a una Compañía de IM de Ametralladoras que se había organizado especialmente para el conflicto y que fuera destinada originalmente como refuerzo de mi Batallón; al arribar a Malvinas la Subunidad fue agregada por secciones a varias Unidades.

El ceder estas secciones, así como el apoyo indiscriminado de la Artillería del Ejército en Malvinas hacia el BIM 5, la integración de Elementos de Comandos de las tres Fuerzas, el apoyo de Ingenieros, etc., fueron definitivamente el inicio de la acción conjunta que antes básicamente no practicábamos.

A partir del día 12 de junio, aproximadamente a las 1000 horas de la mañana, el dispositivo defensivo mantenía aún en primera línea al BIM 5 reforzado, y al RI 7 (-). Este Regimiento, que había perdido su Compañía B, persistía en aferrarse a las alturas Wireless Ridge, con su puesto de Comando y la Compañía C en posición.

En las alturas del oeste, ahora en manos inglesas, la Brigada de Royal Marines (RM), compuesta por los Batallones RM 40, 42 y 45 se había apoderado de los montes Harriet y Two Sisters y se aprestaba a ser sobrepasada por la V Brigada del Ejér-

cito Británico, conformada por tres Regimientos: uno Galés, otro Escocés y el último Nepalés (Ghurka), para lanzar la segunda fase de la batalla, sobre el BIM 5.

En tanto, en Monte Longdon, se encontraba el Batallón de Paracaidistas Ingleses N° 3, listo para apoyar el ataque del Para N° 2, sobre el RI 7 (-).

Es interesante aprender las lecciones del enemigo, en el sentido de tener bien en claro, cómo iba disponiendo de sus efectivos en ambas fases de su asalto sobre las posiciones del sistema defensivo, siempre asegurando una clara superioridad numérica, de no menos de 3 a 1, tomando como una totalidad la magnitud de las unidades que se enfrentarían.

La realidad es que en los puntos de contacto, en donde concentraban su ataque, esta superioridad fue muchísimo más elevada.

Obviando su determinación para atacar casi exclusivamente en la noche, otros aspectos interesantes a destacar, es que quienes ya habían atacado, eran sobrepasados y se continuaba el ataque con tropas de refresco (algo que nunca tuvo oportunidad nuestro sistema, totalmente estático), como así también el empleo de sus abundantes y profusas comunicaciones radioeléctricas y el uso de señales pirotécnicas, en un claro contraste con nuestras fuerzas terrestres.

Sin mencionar el preciso y persistente bombardeo naval, y reduciendo el campo al apoyo artillero puesto en escena, ellos emplearon un Grupo de Artillería Real, y los Grupos de Artillería 29 y 49, contra nuestros Grupos de Artillería N° 3 (GA 3) y Aerotransportado N° 4 (GA 4). El alcance del enemigo era de 17 Kms., contra los 10,5 Kms. propios.

Los británicos movieron permanentemente su artillería, a pesar de su superioridad

en alcance, cosa que no ocurrió lamentablemente del lado propio, a excepción de una Batería de 105 mm., que se adelantó por el Moody Valley, unos cuatrocientos metros hacia el Oeste del excuartel de los Royal Marines.

Nuestros Grupos de Artillería alcanzaban escasamente la primera línea (la que habían combatido con anterioridad los RI 4 y RI 7 en la primera fase de la batalla). Esta falencia evidentemente se acentuó en el caso del RI 4, ya que el GA 3 solamente alcanzaba la cima de Monte Harriet. Esto no ocurrió en nuestro caso ya que dispusimos de un apoyo artillero total y a discreción.

Quiero recalcar que en el combate moderno y con la profusión de apoyo artillero, «No levanta la cabeza para observar el que quiere, sino el que puede».

En ese aspecto, el BIM5 también estaba preparado ya que, si bien disponíamos de los Observadores Adelantados de Artillería reglamentarios, todos los cuadros (incluidos los motoristas y cocineros... ¡todos!), estaban adiestrados para controlar los fuegos de apoyo, de las propias armas del batallón, como de la artillería terrestre en apoyo y/o los fuegos propios navales y aéreos.

Todo estaba integrado en el Batallón en la Central de Coordinación de los Fuegos de Apoyo (CCFA). Esa era nuestra organización para determinar cómo eran y de dónde provenían los fuegos del enemigo y conducir los propios. Casi me animo a afirmar que nuestra CCFA, por las excelentes comunicaciones que disponíamos, las coordinaciones y enlaces con todos los Grupos de Artillería, hicieron de nuestra Unidad un hueso muy duro de roer, con alta moral y altamente eficaz. Nunca lograron romper la cohesión de la Unidad y aún en

el momento de la rendición, varias horas después que el grueso, mis hombres estaban en condiciones de proseguir la lucha, a pesar de los duros combates (incluso con lucha cuerpo a cuerpo), en que habían intervenido. Aunque, pasado el mediodía del 14 de junio, ya no teníamos munición.

El enemigo ponía detrás de cada tubo de Artillería (aproximadamente 54 bocas en total) varios cientos de proyectiles, contra los 368 diarios, por Batería, que habíamos previsto, (según diarios de la época, sobre la primera línea de cada unidad argentina que atacaban, disponían de una cantidad inusitada de proyectiles, aproximadamente unos 1.000 por hora).

No obstante, durante la Batalla, nuestra Artillería llegó a consumir prácticamente unos 15.000 proyectiles sobre las fuerzas atacantes.

Dejo de lado a nuestros queridos Bertas, que si bien infundieron temor por su calibre y alcance, no pudieron sostener ninguna misión importante, dada la escasez de munición de 155 mm. disponible.

4. EL ATAQUE FINAL

Durante todo el día 13 de junio, el enemigo efectuó tanto sobre el RI 7 y el BIM 5 un demoledor bombardeo de artillería, al que se sumaba el fuego naval. Además, efectuaban fuegos de interdicción sobre las Unidades que estaban ubicadas más hacia el este, a los efectos de mantenerlas aferradas a sus posiciones evitando prácticamente todo movimiento hacia el frente.

Nuestra CCFA funcionaba a pleno y fuimos adquiriendo un gran entendimiento con la Artillería propia, la que muy difícilmente erraba alguna concentración, des- empeñándose con alta eficacia.

La reducida y pequeña Central no sólo indicaba los blancos, sino que muchas veces dábamos directamente a las Baterías los datos a introducir, para hacer los fuegos más eficaces. Mientras el duelo de artillería era incesante, el enemigo se apres- taba para su asalto final.

Increíblemente, en la tarde del 13 de junio, las fuerzas atacantes iniciaron con las últimas luces un ataque de diversión desplazándose desde Monte Harriet y si- guiendo la dirección del camino hacia Puerto Argentino, con intención de atacar el Monte William, con efectivos aproximados a una Compañía reforzada.

El fin era velar la real ubicación de cuál sería su centro de gravedad (obviamente Tumbledown) tal como pensábamos que lo habían previsto para esa noche, en la fase final de la batalla.

Este absurdo movimiento, que buscaba sorprendemos e inducirnos a que el eje del futuro ataque sería desde el sudoeste, fue oportunamente detectado por el adelanta- miento de nuestra reserva, la Compañía O (-), desplazamiento que aún no compren- do cómo el enemigo, no había detectado.

La fracción enemiga fue frenada con una barrera de fuegos muy precisa, ella los desconcertó y antes que pudieran pensar, le colocamos otra a sus espaldas. No po- dían moverse y allí pasamos a fuego de eficacia; el resultado fue muy cruento pues las concentraciones de artillería y de mor- teros, eran muy precisas y contundentes. Prácticamente dos horas después del ini- cio de la acción, el Jefe de la Compañía Obra me pedía, «Señor, detenga el fuego, no queda nadie en pie y los gritos de los heridos empiezan a atemorizar a nuestra propia tropa».

Cesa el fuego y en menos de cinco mi- nutos, aparecieron aproximadamente cua-

tro helicópteros que comenzaron a retirar sus bajas, prácticamente sin visibilidad alguna. Pudimos derribarlos, pero no lo hicimos puesto que no trajeron refuerzos ni armas de relevo. Ello valió para que, con posterioridad en el asalto a Tumbledown, el enemigo atendiera una vez dominado el monte mencionado, con más premura a mis heridos que los suyos.

Estas acciones y otras, me hacen apreciar que la Batalla de Malvinas fue el último combate, en que se respetó totalmente lo estipulado en las convenciones de la guerra. Sin embargo, el enemigo no detuvo la acción demoledora de su artillería sobre toda la zona de acción del Batallón y sobre la del RI 7, que era para nosotros un espejo de lo que nos pasaba, espeluznante.

Aproximadamente a 22:15 horas, después de un rolo de fuegos impresionante, se reiniciaría el ataque, sobre todo el frente de la línea defensiva que manteníamos, casi en forma simultánea.

Desde el Sudoeste de Tumbledown, el enemigo se había desplazado hábilmente aprovechando la oscuridad, con el apoyo y protección de la Brigada de Royals Marines. Esta acción estaba en nuestro caso a cargo de la Brigada del Ejército Británico. Al Sur, desde el Oeste y sobre el camino que conducía a la localidad, un Regimiento Galés. Sobre el Monte Tumbledown el Regimiento Escocés y sobre el mismo objetivo pero algo más retrasado por lo escarpado en ese lugar del Monte, el Regimiento Nepalés.

En el Norte, al otro lado del Moody Valley, se encontraba consolidado el PARA 3, mientras el PARA 2 se había desplazado e iniciaba el asalto sobre el RI 7 (-), en Wireless Ridge.

Las acciones tomaron una violencia inusitada, en especial el asalto escocés se había centrado en la Compañía N del Bata-

llón, en particular sobre su 4ta. Sección y sobre la Sección de Ingenieros de IM, transformados en una Sección de Tiradores, que tuve que desplazar a la parte más escarpada del Monte, ya que la Compañía B del RI 6 no había podido ocupar esas posiciones como lo habíamos coordinado y previsto, por la acción del enemigo y creo una orden que le ordenaba defender el Moody Valley. No obstante, esta Compañía se agrega al Batallón acorde con la orden que recibiera del Comando Superior hacia el Este de la 3era Sección de la Compañía N del BIM5.

En ese lugar el combate fue más que virulento, se rechazaron varios asaltos, los defensores pudieron observar la espalda del enemigo, hasta llegaron a cantar en medio del combate. Pero... y es una buena lección, los atacantes no se quebraban, regresaban por otro lado aprovechando el terreno. La defensa de la 4ta Sección y de todas las fracciones que intervienen en el combate de Tumbledown, fue realmente épica.

Se armó y realizó un contrachoque con efectivos del Batallón y de la Compañía B (-) del RI 7, con un éxito relativo, puesto que el enemigo no cedió lo que ya había conquistado.

Se efectuaron fuegos de nuestra Batería de Artillería y Morteros de 106 y 81 mm, sobre la propia tropa, a requerimiento de su Jefe el Teniente Vázquez.

Recuerdo que cuando hablaba con Vázquez y me hacía el pedido, habré dudado algún segundo, tanto que él mismo lo reiteró con vehemencia. La razón era que nuestros hombres estaban en sus posiciones y estaban prácticamente al descubierto y mezclados con las fracciones enemigas, en una total oscuridad, iluminada constante y fugazmente por las explosiones.

En esa lucha épica mueren casi de la misma forma, dos valientes, el Subteniente

del Ejército Argentino Silva con sus cinco conscriptos, que se habían agregado, y el Polizón del Grupo Araña del Batallón (los díscolos) el Suboficial Castillo. Ambos, al ver sus muertos y heridos y al sentirse sobrepasados, los dos heridos, saltan de sus posiciones sobre los atacantes viviendo a la Patria y matando, y mueren heroicamente.

Mientras los Ghurkas avanzan lentamente, su participación en el éxito enemigo es muy relativa, solo alcanzan a intervenir en la mañana persiguiendo por el fuego a los integrantes de los Morteros de 81 mm, cuando ya el Batallón, ante la reiterada orden superior, debe replegarse. Su Jefe de Operaciones Mike Sear (Inglés), que ha escrito un libro sobre el conflicto me ha comentado posteriormente, «poco hicimos en Tumbledown, nuestro objetivo era el Monte William, los que realmente lucharon muy duramente fueron los Escoceses. Pero ni yo ni mis hombres olvidaremos, que a pesar de nuestra veteranía, íbamos atemorizados durante el combate, y ocurrió, pues los hombres de su Batallón tiraban como demonios»

Mientras en el Pony' Pass, el Regimiento Galés se iba topar de frente e inesperadamente con la Compañía Obra (-) del BIM 5, en la ejecución de su combate retardante que le habíamos impuesto. La misión de los Galeses, era asaltar y ocupar Sapper Hill.

Decía un joven Capitán de esa Unidad, mientras embolsábamos mis muertos de Tumbledown, refiriéndose a ese encuentro inopinado, «que ellos creían que habían combatido con dos Regimientos nuestros, que no pudieron avanzar en toda la noche pues los fuegos de la artillería y morteros argentinos los mantuvieron aplastados y que cuando amaneció y vieron que ya no estaban nuestros hombres, fueron los más felices

de la tierra, aunque no habían cumplido su misión».

Aproximadamente a las 0300 horas del 14 de junio, preparamos y ordenamos efectuar un contraataque con la Compañía M, la O (-) que había recuperado, puesto que a la misma la retiré de sus posiciones a las 0130 horas.

Aprovechando que la moral era muy alta y por estar convencido que la batalla se decidía en Tumbledown, preví esta acción que pensaba dirigir personalmente, en un esfuerzo final, para quebrar el ataque adversario. Tenía perfectamente claro que el Para 3 y el Para 2, nos flanqueaban, pero los fuegos efectivos de la Zona de Apoyo Logístico propia, y el fuego de las pocas piezas que sobrevivían del GA N° 4, con tiro directo, impidieron cualquier intento enemigo.

Informé y pedí la autorización pertinente, pensaba en esos momentos que frenado el ímpetu enemigo esto era factible. Pero en realidad ello no fue posible puesto que si hasta esa hora era más que optimista por el desarrollo del combate, intervendrían otros factores, la munición comenzaba a escasear y en el único intento desde retaguardia de proveernos algo de proyectiles de Morteros de 81 mm. , la camioneta que se desplazaba hacia el frente, fue volada por una certera ráfaga de artillería del enemigo.

Por otra parte se me dio la orden de replegarme hacia la localidad, logrando luego de discutir bastante, que se me autorizara a replegarme y reforzarme con el Batallón en Sapper Hill.

Esta acción de repliegue de la Compañía Nácar, lamentablemente no ha sido filmada y permanecerá para siempre en mis recuerdos, por la entereza, el orden y disciplina de mis hombres para realizarla. La misma se efectuó con el apoyo de dos puntos en el terreno, uno que estaba a cargo de la Com-

pañía C (-) y efectivos reunidos en proximidades de mi Puesto de Comando.

Como de costumbre, mi Segundo Comandante, el Capitán de Corbeta Ponce, se adelantó para establecer el nuevo Puesto de Comando en Sapper Hill y cuando estuvo prácticamente concluido y concretado el repliegue, ordené a la Compañía C (-) que se reintegrara a su Unidad de origen (me costó bastante convencer al Capitán Varela que lo hiciera).

Llegué a mi nuevo Puesto de Comando, aproximadamente a 1100/1130 horas; todo estaba en orden, la Unidad lista a defender esta última altura y pensaba en esos momentos que la lucha continuaría, no obstante ya se observaba el arribo de helicópteros enemigos a la zona del hipódromo de la localidad y se veía el despliegue de efectivos enemigos descendiendo de las alturas William y Tumbledown.

A las doce recibí por parte del Jefe de Operaciones del Comando Superior la orden de replegarme «pues ya la Guarnición se había rendido». Posteriormente tuve otra intimación y finalmente le ordené nuevamente a mi Segundo Comandante que se replegara a la localidad y entrara desfilando a frente de los efectivos.

Quedaba una pequeña retaguardia a cargo del Guardiamarina Koch, (14 hombres) y el Suboficial Vaca con una Ametralladora de 12,7 mm, que no quería replegarse.

Todos los fuegos habían cesado, el silencio era tan terrible como la incertidumbre y el dolor de tener que rendirse.

Cuando el Jefe de Compañía que había quedado a cargo, el Tte. Binotti, que permanecía aguardando a su retaguardia de combate me decía: «Señor, podemos irnos» y nos paramos para hacerlo, aparecen unos cuatro o seis helicópteros enemigos que se

aproximan raudamente sobre Sapper Hill. El Suboficial Vaca y su 12,7 mm., casi al unísono con todo el equipo de retaguardia, abren el fuego. Un helicóptero aterriza en llamas, los demás hacen lo mismo, desembarcan sus efectivos y se generaliza el enfrentamiento. Pienso que los helicópteros pensaban que Sapper Hill estaba desocupada, por lo que fueron totalmente sorprendidos.

Sé que en esta última escaramuza de la pequeña retaguardia murieron varios de sus hombres y el enemigo perdió un helicóptero y otro resultó averiado

Nos protegimos detrás de la altura y emprendimos caminando la marcha hacia la localidad a la que llegamos alrededor de 1500 horas.

Este fue el fin de los combates.

Pienso y estoy más que orgulloso del comportamiento de todos los hombres del Batallón, como también de todos los efectivos de las Fuerzas Armadas y de los civiles que intentaron retener en uno u otro lugar, en diferentes puestos y en distintas contingencias las Islas que habíamos reconquistado. En realidad siempre sostengo que cada uno hizo lo que pudo, lo que más pudo.

5. CONCLUSIONES

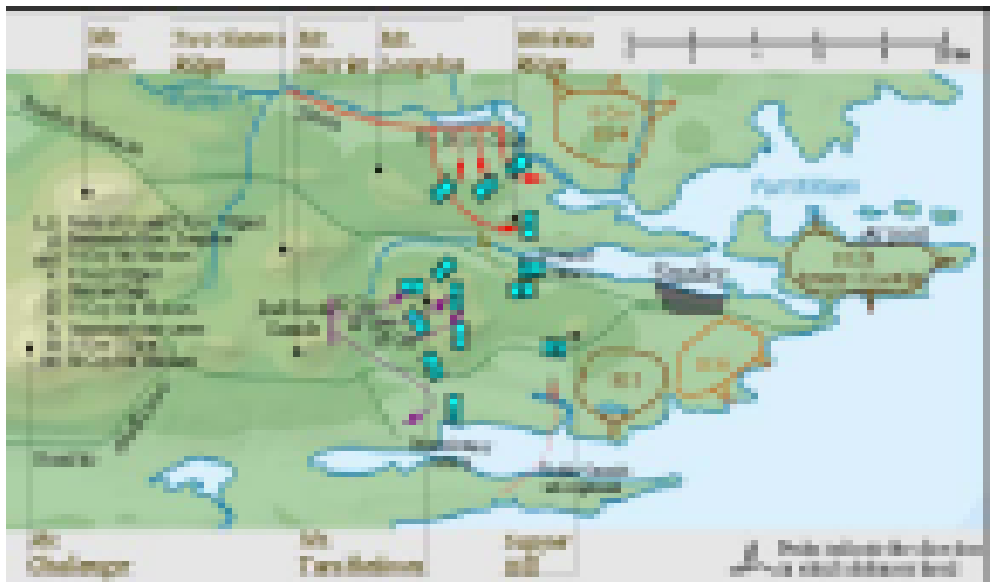
Para concluir, creo como muy conveniente, fuera de todo contexto político y de todo afán de discusión, aunque siempre la habrá, efectuar algunas reflexiones:

1. La base de las relaciones internacionales es, sin duda, la conciliación de los intereses que se deben establecer entre las naciones.

2. Siempre que hay diálogo en busca de solucionar problemas, hay avances; aún cuando bajo el punto de vista de algunas de las partes (en especial la nuestra), pareciera que sólo se cede.



Monte Tumbledown desde Monte William



Esquema del combate según Gran Bretaña

3. La relación por proximidad es inevitable.

4. Quienes conocen la historia de Gran Bretaña, saben que jamás ha cedido nada de lo que se apropió si la otra parte no reacciona, como ocurrió en 1982.

5. El valor estratégico de las Islas es relativo cuando al lado de las mismas hay un continente.

6. Se han reestablecido casi normalmente las relaciones con Inglaterra y las negociaciones, aunque lentas, progresan. Pero progresarían mucho más si se mantuviera una adecuada reserva y no una inusitada y a veces poca sería publicidad sobre las mismas.

7. Como argentino común, pienso que el solo hecho de que nuestros diputados y senadores, tanto del oficialismo como de la oposición, conozcan e intervengan en estas discusiones, es un ejemplo alentador para la ciudadanía ya que ambos compartirán el éxito o el fracaso. Pareciera que comienzan a darse cuenta que los objetivos de la Nación están por sobre las banderías políticas.

8. Las Resoluciones de las Naciones Unidas N° 1514 de 1960 “Declaración sobre la concesión de la independencia a los pueblos y países coloniales” y la N° 2025 de 1965, que reconoce la existencia del conflicto entre Argentina e Inglaterra y destruye el reclamo de autodeterminación de los isleños, tienen plena vigencia. Es más, han sido revitalizadas a través de sucesivas votaciones favorables para nuestra postura en los años próximos pasados.

9. Malvinas, no debe ser otra cosa que una causa común para todos los argentinos, por ende, motivo de *unidad* entre nosotros (causa y objetivo nacional).

10. Es una demanda irrenunciable inscrita en nuestra Constitución Nacional; ello nos compromete a todos los argenti-

nos pero mucho más a todos nuestros dirigentes políticos, militares y funcionarios que han empeñado su juramento de acatamiento a la misma.

11. Respecto al acuerdo para visitar las Islas hay que tener en cuenta:

- Es un pequeño progreso que beneficiará a cualquier argentino que por propia determinación quiera visitarlas.

- El acercamiento ha sido promovido no sólo por nosotros, sino también por los isleños.

- El problema de los familiares sin recursos para visitarlas, los que deberán seguir siendo asistidos por el Gobierno.

- Se abre una excelente oportunidad para que nuestras autoridades, por medio de una Ley, dispongan de los fondos necesarios para investigar por medio de la determinación de ADN, la identidad de cada uno de nuestros Héroes que yacen con el rótulo de NN.

12. El paraguas del que tanto se habla, solo sirve para proteger de la lluvia, no la para. Y en ese mismo sentido, el fin fundamental de la soberanía no podrá ser evitado.

13. Estamos negociando por el camino de la razón, la que nos asiste. En realidad no hay títulos valederos de la parte en oposición excepto la posesión por la fuerza (usurpación), ya que bien se sabe en el mundo que son históricamente nuestras, además la proximidad y la propia constitución geológica de las Islas así lo confirman.

14. Para negociar es necesario tener un respaldo, ellos lo tienen por la fuerza y la posesión, pero... nada se podrá explotar convenientemente ni el mar, ni en Malvinas sin el apoyo de los argentinos, es decir «nada se puede hacer en Malvinas sin nosotros».

15. Es conveniente e interesante reflexionar que el conflicto de 1982 ocurrió cuan-

do Inglaterra estaba iniciando el desmantelamiento de su Armada, de haberse completado no podrían haber reaccionado como lo hicieron. De ello podremos concluir que las Fuerzas Armadas de cualquier país no solamente son un elemento de disuasión, sino que son las únicas instituciones que pueden asegurar la voluntad política de una Nación.

16. Como conclusión final a estas reflexiones creo que es fundamental y conveniente, que los argentinos recapitemos sobre toda nuestra historia, desde la formación de la Nación, nuestro pasado reciente y la cruda y actual realidad. Debemos miramos desapasionadamente, comprender que ya es hora de abandonar el viejo enfoque de que estamos unos contra otros, siempre hemos vivido en los enfrentamientos; es de esperar que terminemos de confrontar entre nosotros.

La realidad nos marca algo bien distinto, debemos aceptar que para que haya unión, paz y concordia, cuestiones que nos fortalecen, debemos aprender que a partir de la Gesta Malvinense debemos estar unos con otros y recuperar el sentido nacional, para construir, siempre construir, la Argentina que todos soñamos.

Durante la guerra con el grado de Capitán de Fragata de Infantería de Marina se desempeñó como Comandante del Batallón de Infantería de Marina N° 5 (BIM 5). Socio activo de nuestra entidad, falleció en 2012.

DISTINCIONES Y CONDECORACIONES DEL BATALLÓN DE INFANTERÍA N° 5

»**HONOR AL VALOR EN COMBATE**». Por: conducir operaciones eficaces para la recuperación y posterior defensa de las Islas Malvinas, Georgia y Sandwichs del Sur. Otorgada por la Armada Argentina.

»**ORDEN CRUZ PERUANA AL MÉRITO NAVAL EN EL GRADO DE CABALLEROS DISTINTIVO BLANCO**» otorgada por la Armada de la República del Perú.

La Declaración de «**BENEMÉRITO**» del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, efectuado por Decreto del Poder Ejecutivo Territorial No. 207183.

La Medalla «**A LA BANDERA QUE COMBATIÓ EN EL ATLÁNTICO SUR 1982**», otorgada por el Gobierno y pueblo de la Provincia de Santa Fe, el 15 de noviembre de 1985.

La Distinción de «**CUSTODIO DE LA BANDERA DE SALTA**», efectuada por la Legislatura de dicha Provincia argentina, el 5 de noviembre de 1987.

A lo largo de su existencia fue y es objeto del calor popular como reconocimiento a su aporte hacia la población fueguina, canalizada por distintas vías, poniendo en todos los casos su personal y especial sentido de patriotismo y una clara visión de las necesidades de la población y de su zona.



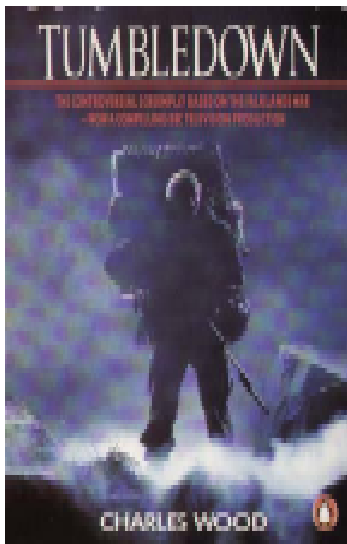
Gallardete del Batallón de IM N° 5 (Ec)



Monumento en el cuartel del BIM 5



Abril de 2007 – Monte Tumbledown



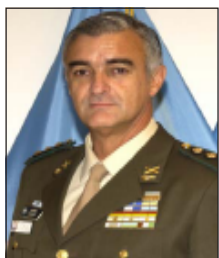
Portada del film británico sobre el combate de Tumbledown



Veteranos de guerra entrerrianos, que prestaron servicio en el BIM 5 durante la guerra de Malvinas, rindieron homenaje su ex Comandante Carlos Hugo Robacio.

OPERACIÓN AEROMÓVIL – ASALTO AÉREO A PUERTO ARGENTINO: “PLAN ARIES 82”

Coronel “VGM” Héctor Rodolfo FLORES
floreshr@hotmail.com



Egresó del CMN en diciembre de 1979 como Subteniente de Infantería. Recibió la Medalla del Congreso de la Nación y el Distintivo del Ejército Argentino por su participación en la RECUPERACIÓN y DEFENSA de las Islas Malvinas.

Prestó servicios en la Escuela de Suboficiales, Colegio Militar de la Nación, RI 9, Cdo Br Mec X, Cdo Vto Cpo Ej, RI Mec 12; Fue Jefe del Dpto. de Educación de la Escuela de Infantería, 2do Jefe RI Mec 3 y Jefe del RI Mec 4.

Es Oficial de Estado Mayor del EA y del EMC FFAA, Licenciado en Estrategia y Organización, Magíster en Políticas y Estrategia y Doctor en Ciencia Política. Está acreditado ante la CONEAU como Experto en Ciencia Política. Publicó una veintena de 20 trabajos, recibiendo varios premios y distinciones.

Realizó los Cursos de posgrados en España y los EEUU.

Desempeñó cargos docentes en la Universidad de Bologna, Torcuato Di Tella y Escuela de Defensa Nacional.

Representó a la Argentina como Expositor en más de 20 Reuniones Internacionales sobre Defensa.

Actualmente se desempeña como Jefe del Departamento de Análisis Estratégico del Gabinete de Estrategia Militar, EMC FFAA; Profesor en la Escuela de Defensa Nacional y Director de la Sede EMCO del Centro de Estudios Estratégicos para la Defensa “Manuel Belgrano”.

INTRODUCCIÓN

Este artículo permite resaltar aspectos poco difundidos de la recuperación de las islas Malvinas el día 2 de abril de 1982, ya que normalmente se hace mención exclusivamente a la Operación “ROSARIO”, omitiéndose la Operación Aeromóvil que permitió conectar a las fuerzas desembarcadas con otras de mayor magnitud del Regimiento de Infantería 25 (RI 25), cuyos primeros efectivos tocaron suelo malvinense, incluso antes de la rendición.

Lo complejo de coordinar ambas Operaciones, sumado al necesario y detallado planeamiento logístico para sostener a todas las Fuerzas, permitió que el mismo día 2 de abril el RI 25 se constituyera en la Unidad militar argentina a cargo de la eventual defensa de Puerto Argentino y Darwin-Pradera del Ganso.

DESARROLLO

Habiendo finalizado el Subperíodo Básico de los Soldados que habían sido in-

corporados al RI 25 en la segunda mitad del mes de enero de 1982, se inició el adiestramiento de nivel Patrulla y Grupo, a través de Ejercicios. El Regimiento mantenía incorporados alrededor del 20 % de soldados de la Clase anterior.

El viernes 26 de marzo el Jefe del Regimiento de Infantería 25 (JR I 25), que había estado participando del planeamiento de la operación para la recuperación de las islas Malvinas, es puesto en conocimiento del adelantamiento de la fecha de ejecución al 1 de abril. Ese mismo día imparte su Orden de Operaciones, dando inicio al planeamiento de detalle de los menores niveles de tres Planes concurrentes y simultáneos:

-**Plan “Operación Anfibia”**, que se denominará posteriormente, a propuesta del J RI 25, “Operación ROSARIO”.

-**Plan “Operación Aeromóvil”**, que fue denominada por el Componente Aéreo: “Plan ARIES 82”, que incluyó el Asalto Aéreo a Puerto Argentino.

-**Plan “de Alistamiento y Transporte Logístico”**, de carácter multimodal, que implicó el traslado de los medios del RI 25 (-) no utilizados en la “Operación ROSARIO” y “Asalto Aéreo a Puerto Argentino”, juntamente a los de la Ca Ing 9 (-), por modo terrestre a Puerto Deseado (provincia de Santa Cruz) y de allí en barco a Puerto Argentino.

Resulta importante destacar que los tres Planes implicaban el empleo de medios de más de una Fuerza, por lo cual todos ellos fueron de naturaleza **Conjunta**.

Como el sábado 27 de marzo saldrían por modo terrestre los medios logísticos a no ser utilizados en el desembarco naval y aéreo de la operación de recuperación, el viernes 26 fue un día de intenso trabajo de planeamiento de las tres operaciones, adquisición de efectos (víveres, combustible

y lubricantes, pilas para radios, etc), acondicionamiento y carga de los camiones, etc; en síntesis: **planeamiento y ejecución de carácter simultáneos y concurrentes**.

Sólo a manera de ejemplo señalaré un caso que permita dimensionar la magnitud de las tareas desarrolladas:

Las radios portátiles funcionaban con pilas, no baterías recargables como las actuales, motivo por el cual el cálculo de necesidades operacionales de este efecto crítico estaba efectuado desde la paz, antes de recibir la misión de recuperación, y guardar en un sobre en la caja fuerte del Oficial de Operaciones de la Unidad.

En mi carácter de Jefe de la Sección Comunicaciones (J Sec Com) debía permitir satisfacer: un día con el usuario, dos días con la Subunidad y tres días con la Unidad. La magnitud del requerimiento provocó que se dejara a la localidad de Sarmiento, asiento de paz del RI 25, sin pilas y fuera necesario enviar una comisión a Comodoro Rivadavia a adquirirlas.

Los efectos que no serían empleados en las operaciones Anfibia y Aeromóvil, pero que se apreciaba serían necesarios para las acciones posteriores, debían ser acondicionados para el traslado, entregados a quien las transportaría y cargados en los vehículos designados a tal fin. Debe considerarse que una vez que hubiera partido el escalón logístico, no había posibilidad de solucionar errores.

No es menor el hecho que las coordinaciones derivadas de este proceso estaban descentralizadas en quien tenía la responsabilidad primaria de efectuarlo; la confianza mutua entre Jefes de fracciones era total y el planeamiento fue “de abajo hacia arriba”.

Quienes efectuaron el planeamiento de detalle y permitieron al RI 25 combatir como lo hizo, fueron sus Oficiales Subal-

ternos, con total libertad de acción, la libertad de acción con que se trabajaba desde la paz en esta Unidad.

En este proceso cada uno de los Jefes de Sección y Compañía adoptaron las previsiones para que todos sus medios estuvieron operativos; de ser necesario se debía solicitar al Grupo de Artillería 9 efectos para alcanzar el nivel óptimo requerido. Este procedimiento fue coordinado entre ambos Jefes de Unidades y proporcionó el marco para la tarea: planeamiento inicial centralizado, “de arriba hacia abajo”, el que concluyó con la impartición de la Orden de Operaciones centrada en la Misión y con ejecución descentralizada. No es menor el hecho que el mismo Jefe de Regimiento formó parte del escalón que inició el movimiento el día 27 de marzo, aspecto este que corrobora lo expresado precedentemente.

La iniciativa para preparar al personal y medios fue ejercida por todos los escalones de comando.

El 27 de marzo, habiendo finalizado la fase Alistamiento de los medios a transportar, comenzó la ejecución del Plan de Transporte Logístico Multimodal y ese mismo día, en horas de la noche, inició su desplazamiento la recientemente formada Compañía de Infantería “C”, a órdenes del Jefe de Regimiento. Como parte del Plan de Velo y Engaño del RI 25, contribuyente al mantenimiento del secreto de la operación de recuperación de las islas Malvinas, esa noche, y con la finalidad de que los desplazamientos no fueran observados por las familias que vivían en el Barrio Militar lindante con el cuartel, ni por los Soldados y Cuadros no afectados, se proyectó en el cine de la Guarnición Militar una película estreno y que tenía mucha prensa: “*La Chica 10*” con Bo Derek como actriz protagónica; debo resaltar que no era habi-

tual que en dicho cine se proyectaran estrenos, sino todo lo contrario, la norma era que se alquilaran a una distribuidora de Bahía Blanca películas que tenían cierta antigüedad, un estreno como este logró el efecto deseado y llenó el cine. La partida se ejecutó en el máximo secreto compatible.

A partir del domingo 28 de marzo, sólo permanecimos en la Unidad quienes participaríamos de la Operación Aeromóvil sobre Puerto Argentino; ¡esta constituiría la primera operación aeromóvil de naturaleza conjunta a ser efectuada por las Fuerzas Armadas Argentinas, en tiempos de guerra, y nada menos que contra un enemigo adiestrado bajo estándares OTAN! El Jefe del RI 25, la Ca “C” y el escalón logístico ya habían iniciado la ejecución de las operaciones contribuyentes a la recuperación de nuestra islas Malvinas.

El trabajo continuó siendo arduo, desde la instrucción hasta el acondicionamiento de los efectos, sin descuidar la consolidación grupal; quienes lean este relato podrán imaginar el grado de emociones patrióticas que quienes sabíamos la naturaleza de las acciones en desarrollo teníamos; estas emociones fueron compartidas por la totalidad de los integrantes del RI 25 cuando se les impartió las órdenes de detalle el 1 de abril.

La difusión de la operación a ejecutar se realizó hasta el nivel Jefe de Sección exclusivamente.

Como anécdota de color, recuerdo que el domingo 28 de marzo, a la Misa celebrada en la Capilla situada en el Barrio Militar, concurrió prácticamente la totalidad de quienes nos encontrábamos aún en el cuartel, algunos con la motivación extra de saber el riesgo que entrañaba la operación a desarrollar, pero la mayoría porque la formación espiritual también había sido un eje importante en la instrucción de Cuadros y Tropa del RI 25; cuando concurrí a confe-

sarme, el Sacerdote lo primero que me preguntó fue: “¿qué pasa?, ¿a dónde van?, ¿por qué no está el Jefe?”; no logró que le dijera la verdad... solamente respondí: “estamos en un Ejercicio”, tal como estaba ordenado y habíamos jurado responder para mantener el secreto. Hay que tener en cuenta que no era habitual en este período del año efectuar salidas a terreno de una magnitud similar a la que estaba realizándose, por lo cual el Sacerdote, que tenía años apoyando espiritualmente a la Unidad, apreció que algo intuía.

El jueves 1 de abril, después del mediodía, le fueron presentadas las Fuerzas integrantes del Escalón Asalto Aéreo al Segundo Jefe del RI 25, en un descampado detrás de la Compañía de Infantería “A”. A fin de mantener el secreto de la operación, se formó de acuerdo a la organización de tiempos de paz, con la cual se efectuaría la marcha táctica hasta el Regimiento de Infantería 8 en Comodoro Rivadavia.

Con las últimas luces, alrededor de las 19:00 horas, se inició la marcha, arribando al RI 8 en horas de oscuridad. En dicho cuartel cenamos e impartimos la Orden de Operaciones a las fracciones, sin que se hubiera filtrado la tan trascendente misión que se nos había encomendado.

Un aspecto a destacar es que a quienes teníamos conocimiento de la operación a ejecutar se nos había autorizado y aconsejado que dejáramos cartas a ser entregadas a los familiares en caso de fallecimiento; la que escribió el Teniente Estévez a su padre es un ejemplo de ello. Algunos a su vez, dejamos cartas a ser entregadas el 2 de abril, una vez se difundiera la recuperación.

La marcha táctica del escalón Asalto Aéreo se desarrolló casi en su totalidad de noche, sin inconvenientes; la ruta a recorrer era muy conocida por nosotros. Una vez arribados al RI 8 cenamos por fraccio-

nes, alguien bendijo con la Oración habitual en el Regimiento: “Señor bendice estos alimentos que recibimos de Tus manos generosas y providentes, por Jesucristo Nuestro Señor”, a lo que todos respondimos: “Amén”; cenamos como lo hacíamos en cada oportunidad que salíamos al terreno: primero se encolumnaron los Soldados, luego los Suboficiales y por último el Oficial Jefe de fracción; finalizada la misma, algunos concurrimos al aeropuerto de Comodoro, muy próximo al RI 8, donde coordinamos aspectos de detalle con el personal de la Fuerza Aérea que participaría de la Operación, a la que habían denominado “**Plan ARIES 82**”.

Una vez de regreso, y alrededor de la 1 de la mañana del 2 de abril, Radio Nacional dio la noticia de una inminente operación militar que permitiría la recuperación de las Islas Malvinas. En ese instante la naturaleza de la operación a realizar fue conocida por todos, incluyendo nuestros anfitriones que nos acompañaban en la vigilia, quienes no cesaron de felicitarnos y desearnos éxito en tan trascendente misión.

Alrededor de las 3 de la madrugada se inició la breve marcha desde el RI 8 hacia la aeroestación de Comodoro Rivadavia, asiento de la IX Brigada Aérea de la Fuerza Aérea Argentina, en el orden previsto para su embarque.

En la plataforma de la aeroestación se hallaban estacionados cuatro aviones Hércules C-130H, dos Fokker F-28 y un Hércules KC-130.

Alrededor de las cuatro de la mañana comenzó el embarque del personal y material y se puso en ejecución la “**Fase Asalto Aéreo del Plan ARIES 82**”¹, que tuvo 4 Fases: Alistamiento, Despliegue, Asalto Aéreo y Sostenimiento. El jueves 1 de abril a las 17:00 horas, el Jefe del Grupo de Transporte Aéreo de la 1ra Brigada Aérea, con

asiento en El Palomar (provincia de Buenos Aires), había impartido la Orden para la ejecución de la primera operación aeromóvil en tiempos de guerra de la FAA.

El Hércules C-130H matrícula TC-68, con el indicativo LITRO 1 que tenía como piloto al Comodoro Carlos Beltramone, despegó rumbo a Malvinas a las 05:15 horas, transportando 108 hombres, constituidos por personal del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas (TOM), el Grupo de Operaciones Especiales (GOE), Elementos de Control de Transporte Aéreo (ECTA) y material para la Terminal Aérea de Cargas (TAC) de la FAA, quienes debían hacerse cargo del aeródromo y organizar los medios de apoyo operativo con la finalidad de soportar la operación de transporte aéreo. En dicho vuelo se embarcó solo un jeep Mercedes Benz 230-G de caja larga, perteneciente a la dotación del RI 25, que era el Puesto Comando Móvil del Jefe de Regimiento; teniendo en cuenta las limitaciones de personal y volumen impuesto para este primer vuelo, embarqué en mi carácter de Jefe de Sección Comunicaciones y del Puesto Comando junto al Sargento Ayudante Mecánico Motorista Néstor E. Auné, Encargado del Parque Automotor de la Compañía de Infantería "A", él cubriría el doble rol de Conductor y Mecánico en caso de un eventual desperfecto.

El vuelo fue calmo aunque tenso el ambiente, ya que todos sabíamos del riesgo inherente de operar en un aeropuerto recientemente recuperado y sin contar con la certeza de haber neutralizado todas las capacidades antiaéreas del enemigo.

A las 07:30 horas el Tcnl Seineldín, con la Sección "GATO" del Subteniente Reyes, orgánica de la Compañía "C", que participaron de la operación de desembarco, capturaron el aeropuerto, y comenzaron el trabajo de limpieza de la pista, ya que en la

misma se encontraban atravesados más de una veintena de vehículos de distinto tipo.

El aterrizaje del primer vuelo se efectivizó a las 08:45 horas, luego de permanecer "en espera" hasta tanto la pista fuera habilitada; las 3:30 horas de vuelo se hicieron en orden de combate y la última media hora con la rampa posterior abierta. Todo el volumen disponible en la aeronave para transporte se encontraba ocupado, a tal punto que quienes constituíamos la dotación del vehículo Puesto Comando Móvil debimos viajar dentro del mismo.

El aterrizaje se realizó con la rampa abierta y el desembarco se ejecutó rápidamente y de acuerdo a lo ordenado. En el edificio de la estación aérea aun flameaba la bandera británica, la que fue tomada por el Comodoro Roberto F. Mela, y constituyó el primer trofeo de guerra de la Fuerza Aérea Argentina, por lo que nadie dudó en que le correspondía a alguien de dicha Fuerza traerla al continente y entregarla, tal como se realizó²; la mayoría de los que participamos de ese vuelo, nos fotografiamos con ella en dicho lugar.



Subteniente Héctor Rodolfo Flores (RI 25) fotografiado con la bandera británica que se encontraba izada en el aeropuerto de Puerto Argentino, el 2 de abril de 1982

Tal como lo prescribía la doctrina vigente, a todas las Compañías y Secciones

semi independientes se les habían asignado los radio operadores correspondientes con sus equipos; para el Asalto Aéreo me constituí como Jefe de la Estación Control de Red (ECR) del RI 25. Cabe destacar que a la Compañía “C”, que participaría del desembarco anfibio, fue agregado el Cabo Antonio Cano, Jefe del Grupo Radio de la Sec Com, como radio operador, visto la complejidad de las operaciones del 2 de abril y posteriores.

El sol salió el 2 de abril a las 07:14 horas; fue un día claro y no muy ventoso... pero por sobre todas las cosas, fue un día de inmensa alegría para quienes habíamos tenido la responsabilidad de ser TODO el Ejército Argentino en la recuperación, sensación que contrastaría con los sentimientos del 14 de junio... la victoria y la derrota suelen darse casi sin solución de continuidad y el soldado, más que nadie, debe estar preparado para sobreponerse a ambas sin que se altere en demasía la búsqueda del justo medio aristotélico. La prudencia militar es, en definitiva, según San Agustín, la principal virtud que debe adornar al hombre de armas, virtud que se vio reflejada en el accionar de todos quienes participando de la Operación Anfibia o Aeronaval derrotaron a los británicos aquel 2 de abril, siguiendo férreas exigencias políticas para no causar bajas al enemigo y el respeto de la vida y bienes de la población civil.

A las 06:15 horas despegó el C-130H, TC-63, con el indicativo LITRO 2, trasladando una cantidad similar de efectivos, 108 hombres, solo que esta vez la casi totalidad pertenecían al RI 25. En su mayoría de la Ca I “A”.

A las 06:55 horas despegó el C-130, TC-64, con el indicativo LITRO 3; en el embarcaron los 110 hombres de la Ca I “B”, un Jeep MB 230G, y el pelotón de Observadores Adelantados del Grupo de Artillería 9 a

órdenes del Subteniente Giandinotto. Este vuelo arribó a Malvinas a las 09:45 horas.

A dos horas de iniciada la operación se hallaban en el aire tres C-130H y despegaba el primer Fokker F-28 trasladando personal.

A las 09:00 horas, el Gobernador Rex Hunt solicitó parlamentar y se inició el proceso de rendición de las fuerzas británicas del Destacamento Naval 8901, sin que las mismas hayan tenido baja alguna: ni muertos ni heridos; hacia 15 minutos había arribado el primer C-130 y la situación se tornaba absolutamente desfavorable para quienes desde 1833, hacía casi 150 años, usurpaban las islas Malvinas.

A las 09:25 horas, casi media hora después de haber aterrizado el primer vuelo, el Gobernador británico le ordenó al Mayor Mike Norman que se rindiera. Tres días después lo harían el Cabo York y cinco soldados que se habían internado en dirección Oeste y que perdieron contacto radial con su Jefe.

A las 09:45 horas arriba el segundo vuelo con personal y medios del RI 25.

Antes del mediodía del 2 de abril la Fase Asalto del Plan ARIES 82 había finalizado y había arribado prácticamente la totalidad del RI 25(-).

A las 12:30 horas se realizó la ceremonia de arribo de la bandera británica e izamiento de la bandera argentina; de ella participaron efectivos del RI 25 en la que había sido la casa del Gobernador.

De allí el J RI 25 se dirigió al aeropuerto y presidió una Formación en la que enterró un Santo Rosario (ver foto), y posteriormente se inició la marcha de todo el personal que había participado del Asalto Aéreo hacia Puerto Argentino, a fin de relevar a las fracción del BIM 2 que habían participado de la Operación “ROSARIO”, quienes iniciaron su repliegue al continente.



Una vez arribados a la localidad, se inició con algunas fracciones el patrullaje de la misma, ya que se sabía que no se habían rendido un Cabo y cinco Marines; durante esta actividad procedí a revisar el “**Monsunen**”, buque de transporte perteneciente a la FIC, utilizado para el sostenimiento logístico de las islas, el que se encontraba amarrado en el muelle Público (al Oeste del muelle Oriental); en esa oportunidad también procedí a arriar la bandera que flameaba en dicho buque, siendo la única bandera en su tipo tomada en la recuperación. Posteriormente y por bibliografía británica se pudo saber que dicho buque había estado ocupado por soldados británicos hasta la rendición.

Ese mismo 2 de abril a las 15:30 horas arribó el buque “**Isla de los Estados**”, que amarró en el muelle Oriental, procedente de Puerto Deseado, con los medios logísticos y de combate del RI 25 no empleados en las Operaciones Anfibia y Aeromóvil de ese día.

CONCLUSIONES

El desarrollo de la **Operación Aeromóvil – Asalto Aéreo a Puerto Argentino** efectuado por personal y medios de la Fuerza Aérea Argentina y el Ejército

Argentino, fundamentalmente del RI 25, que contribuyó significativamente a la recuperación de las islas Malvinas fue denominado por la FAA: “**Plan ARIES 82**”, y constituyó la primer operación en su tipo llevada a cabo por las FFAA argentinas.

Lo complejo de su planeamiento y ejecución requirió coordinaciones de detalle al máximo nivel, como asimismo la máxima libertad de acción de los mandos subordinados para los detalles de la misma.

La misma naturaleza de las operaciones de este tipo implicó el arribo escalonado de los medios, motivo por el cual la ejecución descentralizada de las actividades planeadas por parte de sus responsables, a partir de que los mismos tocaron tierra, fue la norma. Ello exigió Cuadros y Tropa altamente instruidos y creativos, en capacidad de tomar decisiones contribuyentes al cumplimiento de la misión impuesta.

El arribo del primer vuelo antes de la rendición contribuyó a doblegar el espíritu de lucha de los británicos y fue una prueba de templanza para quienes afrontaron dicha acción, sin que se pudiera afirmar taxativamente que el enemigo, que aun seguía combatiendo, no podría afectar al mismo. Asimismo, si consideramos que algunos integrantes del Destacamento británico se rindieron días después del 2 de abril por no estar comunicados con su cadena de comando, podemos señalar también que un riesgo similar corrieron todos quienes participaron de la Operación de Asalto Aéreo.

La eficiente ejecución de la **Operación Anfibia** denominada “Operación ROSARIO”, la **Operación Aeromóvil**, denominada “Plan ARIES 82”, que incluyó el Asalto Aéreo a Puerto Argentino, y el **Plan “de Alistamiento y Transporte Logístico”**, fueron todos contribuyentes al cumplimen-

to de una misma misión: recuperar las islas Malvinas el 2 de abril de 1982. Todos ellos fueron de naturaleza Conjunta y constituyen un ejemplo a ser estudiado en detalle en tiempos en los que las FFAA argentinas se encuentran en un proceso de revalorización evidente de lo Conjunto.

NOTAS

¹ PALLAZZI, Rubén Oscar. *Puente Aéreo Malvinas*. Gráfica San Lorenzo, Buenos Aires, 1997. Pág 19.

² Dicha Bandera fue entregada en custodia a la Escuela de Aviación Militar, desconociendo quien escribe este artículo si aun se encuentra allí.



SABER QUE ESTÁN AHÍ

Francisco ELIZALDE
felizalde55@gmail.com



Nació en Buenos Aires, Argentina, en el año 1955. Estudió en la Escuela Nacional de Náutica “Manuel Belgrano”, Oficial de la Marina Mercante Argentina durante el conflicto entre Argentina y Gran Bretaña por Malvinas, en 1982. Primer Oficial de Radio del B/M “Río Carcarañá”, atacado y hundido por fuerzas británicas. Luego de su abandono, fue a Bahía Fox Este, Gran Malvina. Colaboró como operador de comunicaciones, en forma voluntaria, con la Compañía de Ingenieros 9 del Ejército Argentino. Herido por cañoneo del buque HMS Plymouth en la noche entre el 25 y 26 de Mayo. Condecoración: ARA “En Reconocimiento al Mérito. Distinción: ARA “Operaciones en Combate, Malvinas”. Blogs: www.felizalde55.blogspot.com www.textosextraviados.blogspot.com

Eso es importante para uno. Además de la familia de sangre, ellos, tus hermanos de combate siempre están ahí.

Lo dice el Negro Moyano, integrante de la última pieza. La última pieza de 105 mm que agotó munición y tiro en fuego directo al enemigo.

La guerra es una manifestación violenta de cambio en la vida de un ser humano.

No hay otra experiencia humana comparable a lo que se vive en la guerra por lo shockeante.

La mayoría de nosotros, no todos, jamás hablamos abiertamente de lo vivido durante la guerra hasta que pasaron más de 25 años de transcurrida. Hablamos poco, o nada, con la familia cercana o amigos muy queridos.

Todavía hoy sé de muchos familiares que se enteran de lo que su familiar combatiente vivió por otros combatientes, pero no por boca del familiar veterano. Ahora, en algunos momentos, a veces, no podemos dejar de hablar sobre ella.

No hay día de la vida en que no pensemos muchas veces sobre la guerra y los momentos vividos. En desear volver el tiempo atrás y corregir las decisiones erradas, los miedos manifestados, las injusticias cometidas, durante y después de la guerra.

Encontrarte con un compañero de combate o con alguien que vivió la misma condición de combatiente en el mismo conflicto, es como descubrir un hermano perdido y te lleva a no querer perderlo más en tu vida.

El día que me enteré que se iniciaba el conflicto pensé para mí, soy sincero: ¡Qué caída! Pero cuando tuve que embarcar con destino posible las Islas, no lo dudé y cumplí con el compromiso asumido, con temor, con miedo, con incertidumbre, con la sola idea de cumplir el cometido y regresar.

No voy a escribir ninguna apología de la Guerra, la Guerra es una porquería de origen bien humano. Sí, también es una caída. En la guerra se sufre, se hierde, se

mata, se soporta el clima, se pasa hambre, se agota el cuerpo, se estresa la mente, se muere irremediamente. Se muere todo uno o una parte, gran parte de tu mente. Nadie sale indemne de la guerra, nadie. El que regresa indemne es porque no estuvo en el frente de combate, en el pozo de zorro, no recibió fuego directo del enemigo; pero no todo es malo de la guerra.

Tal vez, lo que no es del todo malo no es la guerra si no el hombre. El hombre que más allá de todo lo malo que se vive en ella, siempre sabe sacar algo útil, algo bueno de lo peor de uno mismo.

Animal gregario por excelencia genera una relación con sus pares humanos que se funde y amalgama con todos aquellos con los que vivió en riesgo.

No son tus amigos, son tus hermanos.

Quien no combatió, trata de entenderte, el que combatió, sabe. No necesita entenderte, sabe. Se lo ve en sus ojos, en su calma expresión que te dice que vivió lo que viviste, que no tenés que explicar nada, que tenés que hacer tu catarsis, que se lo cuentes a los demás, que él sabe y que te banca, que el llanto es de hombres y que llorás porque te das cuenta que te estás sacando la “mochila” y llorás por ... no sabés porqué llorás. Llorás porque es lo que necesitás en ese maldito momento. “Si me la banqué allá y ¿ahora lloro acá? Después de tantos años, seré boludo... No, Negro, no sos boludo estás teniendo tu parto, estás repartiendo tu carga. Te diste cuenta que ahora lo podés hacer, que no te lo permitiste.

Sentís alivio, levantás la vista y te encontrás con la mirada de admiración cuando quisieras que la tierra te tragase. Se ve el abrazo venir, la calma deseada.

Sentís que te dicen héroe. No, qué héroe, héroe un corno, solo hice lo que tenía que hacer.

¿Tienen idea de las veces que la escuché a esa frase en boca de distintos protagonistas de la contienda? En todos los condecorados, en casi todos los demás, nadie se considera héroe, solo haber hecho lo que había que hacer. Eso, también hermana.

Como en una familia, no todo es armonía, hay preferidos y otros que no, pero siempre todos somos hermanos de combate, hermanos de sangre derramada. Hermanos, al fin.

La guerra iguala

No importa la formación, la jerarquía, el origen social, de formación. Se une por valores compartidos, por el ejemplo brindado. El liderazgo no se ejerce por jerarquía, se ejerce por el ejemplo, la dedicación, la responsabilidad y, sobre todo por el carácter y el ánimo.

Una vez pasada la dura experiencia compartida, la guerra nos iguala y, con respeto pero, sobre todo, con la confianza de conocernos en profundidad, somos iguales. Somos realmente camaradas.

Lo mío es peculiar en una guerra. Marino mercante, civil como la alpargata, hijo de civiles, el último marino de la familia fue mi bisabuelo paterno, el Teniente de Navío Don Víctor Fernando Elizalde, quien participó en el Combate de Obligado, Tonelero, Martín García. Nadie de nuestra rama, siguió la carrera militar.

Después de él, el siguiente en participar en un conflicto armado fui yo, Malvinas.

Las circunstancias de la guerra hicieron que tuviéramos que abandonar el buque, nos rescatan y nos trasladan a tierra, a la isla Gran Malvina, Bahía Fox Este.

Por necesidad operativa fuimos los dos oficiales de radiocomunicaciones a colaborar con ellos. Nos recibieron como ami-

gos, trabajamos codo a codo durante nuestra estadía en Fox, compartimos los pozos, el agua y la sal. Soportamos el fuego enemigo, juntos.

Después de casi 30 años nos reencontramos, militares, marinos de guerra, marinos mercantes, Jefes, oficiales, suboficiales y civiles. Nuestra relación es

de pares, con respeto, con alegría, con confianza y con la certeza de que mientras haya dos de nosotros en esta tierra, no estaremos solos. Es más, si no existen otros rencores, si estuvimos en el mismo campo de batalla, probablemente poco importará si combatimos del mismo lado. No tengo dudas, la guerra nos iguala.





www.revistanaval.com.uy

Lo invitamos a navegar y comunicarse con nosotros,
aportando ideas, comentarios y material:

secretaria@revistanaval.com.uy

LA REDACCIÓN

OTRA VISIÓN DE LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Capitán Marina Mercante Española Emilio FERNÁNDEZ SÁNCHEZ
fernandez1938@wanadoo.es



Nació el 13 de octubre de 1938 en Madrid, España.

DATOS ACADÉMICOS: Bachiller Superior en Ciencias – Instituto Cardenal Cisneros Madrid. Junio 1954. Alumno de Náutica – Escuela Oficial de Náutica y Máquinas Barcelona. Junio 1958. Piloto de Vapor – Escuela Oficial de Náutica y Máquinas Barcelona. Junio 1961. Chief Mate Certificate - The Republic of Liberia New York. Noviembre 1964. Piloto de la Marina Mercante de 1ª

Clase - Subsecretaría de la Marina Mercante Madrid. Julio 1965. Capitán de la Marina Mercante - Ministerio de Comercio Madrid. Febrero 1966.

CURSOS ADICIONALES: Certificado de Inglés – Universidad de Cambridge. Londres. Diciembre 1967. Diploma en Commerce and Shipping - The London School of Foreign Trade. Londres. Abril 1968. Diploma en Comercio Exterior – Centro de Estudios Universitarios. Madrid . Junio 1971. Dos cursos de Francés- Academia Nueva Escuela. Madrid 1986-1987. Compensador de Agujas Náuticas – Dirección General de la Marina Mercante. Octubre 2004.

INSTITUCIONES DE LAS QUE FORMA O HA FORMADO PARTE. Culturales: Miembro fundador y socio hasta su disolución de la Unión de Oficiales de la Marina Mercante (U.O.M.M.) 1963-1976. Real Liga Naval Española, socio desde 1998. Miembro de la Patrulla Auxiliar Marítima (1998). Miembro de la Comisión de Cultura de la R.L.N.E. (2006). Ex Miembro del Consejo de Redacción y ex Director Adjunto de la Revista Proa a la Mar de la R.L.N.E. (2007-2009). Director del Área de Bibliotecas y Archivos de la R.L.N.E. (2011). Académicas: Correspondiente de la Real Academia de la Mar (2007). Correspondiente de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial (2009). Otras: Distinción de “Esquire” concedida por Lloyds Bank Ltd.. Londres 1967. Miembro de la Asociación Española de Oficiales de Complemento (CIOR- OTAN) (Julio 2000). Relator de la Comisión Española de Ayuda al Refugiado (C.E.A.R.) (Agosto 2006). Socio Honorífico de la Asociación Cultural Lago de Bolarque (2008). Presidente de la Asociación de Jubilados y Pensionistas del Mar de Madrid (Febrero de 2010).

PUBLICACIONES EN LAS QUE COLABORA O HA COLABORADO: Boletín “El Piloto” de los Alumnos de Náutica de la Academia la Santa María. Revista U.O.M.M. Revista Proa a la Mar de la R.L.N.E. Revista Babor de los Alumnos de la Escuela de Náutica de La Coruña. Revista Naval del Club Naval de Uruguay. Revista Lago y Montaña de la Asociación Cultural Lago de Bolarque. Sección Cartas al Director de la Revista General de Marina y del Diario EL PAÍS. Boletín Horizonte de la Asociación de Jubilados y Pensionistas de Mar de Madrid. Boletín Asociación de Veteranos de Dragados.

CONDECORACIONES: Caballero del Ancla de Plata – Real Liga Naval Española Madrid. Diciembre 2002. Caballero del Ancla de Oro- Real Liga Naval Española Madrid. Junio 2011.

OTRAS ACTIVIDADES: Autor del libro “English according to my experience” (2001). Autor del libro “Apuntes de Compensación” (2004). Autor de documentación comercial usada en la compra-venta de bienes de equipo y materiales, y servicios asociados (Embalajes, Seguros de Transporte, Contratos de transporte internacionales, Transitarios, etc.), para la construcción de Plantas Industriales en el exterior.

A mediados de 1981 y cuando ya hacia algunos años que había dejado de navegar por haber encontrado empleo en tierra, mi empresa, la constructora más importante de España y una de las cinco primeras en Europa en esos momentos, me destinó como Jefe de Logística a las oficinas centrales en Madrid de su División Off-Shore.

Esta División tenía en Puerto Real (Cádiz), un astillero especializado en la construcción de plataformas off-shore y sus correspondientes módulos de exploración, producción y habitáculos, para ser instalados en aguas territoriales, para la extracción de petróleo crudo. Mi empresa acababa de ganar un concurso internacional para la construcción de diversos módulos de habitabilidad (living quarters) para una compañía británica, Marathon Oil Ltd., que tenía previsto instalarlos en una plataforma que tenía situada en el Mar del Norte, en el campo Brae A. Esto suponía la convivencia con un equipo británico de supervisión de la ejecución del contrato en nuestras oficinas. Incluso la secretaria del Director de la División era una chica australiana, pues se trataba que todos los documentos que se produjesen se emitiesen en un correcto inglés.

Este era el ambiente laboral en el que me encontraba cuando supimos por la televisión española que, el 2 de abril de 1982, Argentina había ocupado militarmente las islas Malvinas. Durante varios años antes

habían aparecido noticias de que se habían celebrado negociaciones entre el Reino Unido y Argentina, auspiciadas por Naciones Unidas para tratar el tema de soberanía de las islas Malvinas. Desde España veíamos con simpatía la reclamación argentina, pues nosotros también teníamos, y seguimos teniendo, un contencioso similar con el Reino Unido a cuenta del peñón de Gibraltar, que a pesar de las resoluciones favorables a España de Naciones Unidas seguía y sigue todavía también sin resolver.

El Reino Unido, fiel a su costumbre de pescar en río revuelto, (según el dicho popular “en aguas revueltas, ganancias, de pescadores”), había aprovechado la guerra de Sucesión española, entre las dinastías de Austria y Borbón, para conseguir la soberanía de Gibraltar y la isla de Menorca en las Baleares, por el tratado de Utrech de 1713. Menorca fue recuperada militarmente por Carlos III en 1783 pero Gibraltar, cuya población autóctona fue sustituida por inmigrantes de origen británico, sigue a fecha de hoy bajo soberanía británica, por haber fracasado todos los intentos de recuperación, tanto militares como diplomáticos.

También el Reino Unido, aprovechando el vacío de poder que se produjo en el Cono Sur de América, al llevarse a cabo los procesos de emancipación de las provincias españolas de ultramar de la corona espa-

ñola y de la formación de los nuevos países iberoamericanos, había aprovechado la oportunidad y había tomado posesión de las islas Malvinas en 1833. Había expulsado a su población autóctona y la había sustituido por ocupantes de origen británico. (La historia se repite). Luego el Reino Unido siempre ha basado su negativa a devolver la soberanía de los territorios ocupados, en la voluntad de los habitantes de esos territorios, que prefieren seguir bajo soberanía británica. Lo curioso es que esta política no la aplicaron cuando devolvieron Hong-Kong a China en 1997. En esta ocasión no tuvieron en cuenta la opinión de sus habitantes.

Como es natural, la noticia de la ocupación militar argentina de las islas Malvinas y de sus primeros éxitos, fue seguida con simpatía e interés por todos los miembros españoles de nuestra oficina, aunque eso sí procurando poner cara de “poker”, para evitar problemas en el desarrollo de nuestro contrato con Marathon Oil, con los miembros británicos, que a través de la secretaria australiana de nuestro director espían nuestra postura ante el conflicto. Teníamos en nuestro despacho un mapamundi donde íbamos siguiendo a diario el desarrollo de las operaciones militares según las noticias que aparecían en la prensa o divulgaba la televisión. Igual cara de “poker” tuvimos que poner cuando las cañas se tornaron lanzas y empezaron los primeros éxitos militares británicos.

Hubo tres hechos, a nuestro juicio, que nos hicieron pensar que las cosas no pintaban bien para Argentina. El primero fue que Argentina no pudiese localizar y por tanto bombardear al trasatlántico británico Queen Elisabeth 2, incautado por el gobierno de Mrs. Thatcher para el transporte de tropas desde el Reino Unido para la reconquista de las Malvinas. El segundo fue la alineación

de EE.UU. y la Comunidad Europea con el Reino Unido. Más sorprendente fue la adhesión a esa alineación del que se suponía país hermano, Chile. Y por último el hundimiento, por un submarino nuclear, del crucero argentino “General Belgrano”, fuera de la zona de exclusión impuesta por los mismos británicos, el día 2 de mayo, aunque dos días después, el 4 de mayo, la aviación argentina devolviese el golpe hundiendo la fragata británica “Sheffield”. Nuestros temores se confirmaron cuando el 14 de junio de 1982 Argentina firmaba el acta de rendición ante el Reino Unido. La guerra de las Malvinas la habían perdido.

Políticamente la guerra de las Malvinas tuvo unos efectos inesperados tanto en Argentina como en el Reino Unido. En Argentina tras el entusiasmo inicial de casi toda la población apoyando la decisión del Presidente Galtieri, fácilmente comprensible en un hecho de perfil tan nacionalista y reivindicativo y que le sirvió al Presidente Galtieri para desviar la atención de los problemas de orden interno que la dictadura militar arrastraba, la derrota supuso su dimisión el 19 de junio, cinco días después del cese de hostilidades y a la larga el fin de la dictadura, ya que en octubre de 1983 Raúl Alfonsín era elegido presidente democrático. Se repetía la historia. En 1974, el régimen dictatorial de los coroneles en Grecia, acuciado por sus problemas internos, daba un paso en el vacío. El 20 de julio de ese año decidió la ocupación militar de la isla de Chipre buscando su anexión a Grecia. La inmediata reacción militar de Turquía, desembarcando en Chipre para proteger a la población de origen turco asentada en la parte norte de la isla, tuvo como consecuencia el fin del régimen de los coroneles cuatro días más tarde, el 24 de julio. Las aventuras militares emprendidas por dictadores se vuelven contra ellos.

En el Reino Unido las consecuencias fueron las contrarias. El gobierno del partido conservador de la primera ministra Mrs. Thatcher inmerso en distintas reformas de carácter interno estaba muy contestado socialmente y tenía un 75% de imagen negativa. La victoria de la guerra de las Malvinas dio la vuelta a la tortilla y pasó a tener una mayoría considerable. De hecho Mrs. Thatcher fue reelegida en las elecciones de 9 de junio de 1983 para un segundo mandato con mayoría absoluta. Mrs. Thatcher tuvo no obstante un gesto muy poco diplomático y elegante. Celebró el desfile de la victoria en Londres el 12 de octubre de 1982, el día que los países de habla hispana celebramos el día de la Hispanidad, la efemérides del descubrimiento de América.

En febrero de 1990 Argentina y el Reino Unido por un Tratado firmado en Madrid decidieron la reanudación de las relaciones diplomáticas.

Hay un hecho relativo a esta guerra que fue poco conocido porque se mantuvo como secreto de Estado en España varios años debido a sus implicaciones diplomáticas, en un momento que España estaba negociando su ingreso en la OTAN, y que afectó a nuestro país tangencialmente. Un comando argentino compuesto por cuatro personas, una de ellas el buzo montonero Nicoletti, bajo el mando del capitán Héctor Rosales e ideado por el almirante José Isaac Anaya, miembro de la Junta militar, estaba alojado en un hotel de Algeciras con la intención de volar mediante minas submarinas, que pensaban llevar con una lancha neumática hasta Gibraltar, donde estaba fondeada, la fragata británica "Ariadne". Este comando había llegado a España vía París el 24 de abril y tras el hundimiento del crucero "General Belgrano" el 2 de

mayo, había recibido luz verde para actuar del almirante Anaya.

El 11 de mayo, día de luna nueva, el comando pensaba llevar a cabo su actuación, pero un hecho totalmente fortuito desbarató sus planes. Por aquellas fechas la policía española estaba persiguiendo a unos delincuentes comunes argentinos que habían robado la nómina del hospital madrileño La Paz. Por casualidad y siguiendo pistas de argentinos en España con quienes se encontraron y detuvieron fue al comando, que fue enviado primero a Madrid, luego a Tenerife y finalmente devuelto a Buenos Aires.

No quiero terminar esta modesta colaboración con la "Revista Naval" sin hacer una reflexión personal motivada por el especial cariño que siento por ese "paisito", que se llama la República Oriental del Uruguay. Quiero aclarar que aprendí lo del significado de Oriental cuando lo visité por primera vez en mi buque-escuela de la Marina Mercante española "Alonso de Ojeda", al finalizar 1959. Igualmente aprendí quién fue el General Artigas y qué papel desempeñó en la creación de ese nuevo país llamado Uruguay, pues en la península solo nos habían hablado en la escuela del general San Martín y de Simón Bolívar. Me llamó mucho la atención el saber que Artigas había sido capitán del Cuerpo de Blandengues, Cuerpo muy importante en Uruguay distinguido por su honor y su arrojo, cuando en la península la palabra blandengue tiene un sentido peyorativo, como persona blanda y de poca convicción. Está claro que viajando se aprende.

Cuando el profesor Bertocchi pronunció una conferencia en el salón de actos de la Armada española en Madrid en 2006 sobre el tema "El apostadero de Montevideo" supe que había sido fundado en 1776, que funcionó hasta 1814 y que tenía jurisdic-

ción sobre las islas Malvinas, la cuenca del Plata, el Atlántico Sur y la costa patagónica. La corona española ejerció su soberanía sobre las islas Malvinas a través del apostadero de Montevideo manteniendo allí una fragata. Por tanto aunque las islas están situadas frente a la costa patagónica de Argentina, no hubiese sido irreal que al consolidarse los nuevos países emancipados, la República Oriental del Uruguay, cuya capital era Montevideo, hubiese reclamado la soberanía de dichas islas, aunque en el 8 de enero de 1811 una junta decidiese el abandono temporal de las mismas, pero dejando un cartel con el escudo de armas de la corona española, que decía que las islas pertenecían al rey de España.

Mi impresión personal es que si en algún momento el Reino Unido pensó en devolver la soberanía de las islas Malvinas a Argentina, por el alto costo de su defensa, el descubrimiento a mediados de la década

de los sesenta del siglo pasado del petróleo del Mar del Norte, en cuyo desarrollo colaboró mi empresa como he contado al principio de este artículo, que proporcionó al Reino Unido 30 años de prosperidad y múltiples recursos económicos y el reciente descubrimiento de otra bolsa de crudo y gas de dimensiones parecidas a la del Mar del Norte en las islas Malvinas, van a hacer imposible su devolución por lo menos en varias generaciones. Por el cariño que siento por esos países hermanos, ojalá me equivoque.

BIBLIOGRAFÍA:

- Apostadero de Montevideo 220 años de su fundación, A.U.H.M F.
- Diario “El País” Madrid, edición digital.
- Wikipedia, la enciclopedia libre.
- Bitácora PI, edición digital
- Taringa, edición digital





**REVISTA
NAVAL**

República Oriental del Uruguay

Valor Suscripción Anual Nacional U\$S 20

Valor Suscripción Anual Internacional U\$S 50

(Incluye costos de Envío)

Solicitud de suscripción a Revista Naval

Soriano 1117 CP. 11100 Montevideo - Uruguay

Tel. 908 66 85. Fax. 900 25 71

secretaria@revistanaval.com.uy

Indicando nombre y dirección

UNA PROPUESTA PARA ARGENTINOS E ISLEÑOS

Prof. Alfio A. PUGLISI

El problema de las Islas Malvinas que tantos reclamos ha generado desde 1833, merece una propuesta. Hay que ofertarles algo a los isleños. Es necesario respetar o tener en cuenta los intereses de estos últimos, que son descendientes, tras varias generaciones, de quienes fueron llevados allí a convivir con los escasos argentinos o inmigrantes que quedaron en 1833. Sabido es que Gran Bretaña no discute sobre la soberanía y que Argentina no hace ni una propuesta ni demuestra reconocer seriamente esos intereses. Los ositos de peluche enviados por un canciller argentino constituyen un infantilismo; los isleños merecen mucho más. Hay que hablar de petróleo no de peluches. Y en el otro extremo, la postura reivindicatoria sostenida por algunos nacionalistas, es tan emotiva como poco pragmática.

Unos y otros parecen practicar un juego psicológico que parte de ignorar lo mucho que cambió el mundo desde entonces. La globalización se impuso a todos. Inglaterra cambió de gobierno, lo que no impidió que por solidaridad atlántica interviniera en otras guerras, parece que no se da paz a sí misma. Argentina cambió y mucho, ya no es la misma de 1982. Las islas cambiaron. Inglaterra tomó conciencia del estado de postración colonial en que las mantenían, mejoró el aeropuerto, creó una escuela secundaria, dio vía libre a la pesca y otorgó otros beneficios; los isleños fueron dejando paulatinamente de ser *kelpers*. Ahora intenta crear un estado independiente que le sea afín, al estilo de Guayana, Bermudas o Bécice. Para colmo busca re-

conocimiento de la comunidad europea y ofrece la “bandera” de las islas a buques de terceros países. Ha sido siempre su juego.

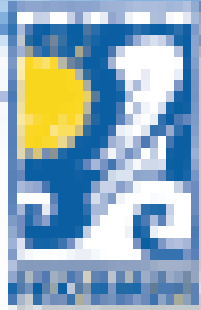
Al crearse el Territorio de Tierra del Fuego y al ser luego provincializado, no se tuvo en cuenta que las Islas Malvinas que se le asignaron habían estado bajo jurisdicción de la provincia de Buenos Aires, que había asumido su administración en nombre de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Ella no las cedió formalmente nunca. Aquí comienza la propuesta.

Las provincias de Buenos Aires y Tierra del Fuego renunciarían a este territorio para que las Islas Malvinas se constituyan como una nueva provincia argentina, un estado autónomo amparado por el régimen federal que sostiene la Constitución Nacional. Si es necesario se haría una consulta o referéndum en esas dos provincias para convalidar el reconocimiento de la nueva.

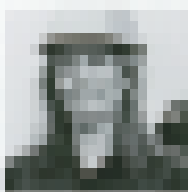
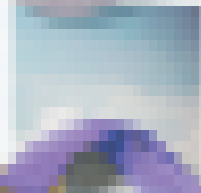
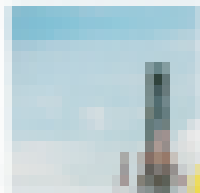
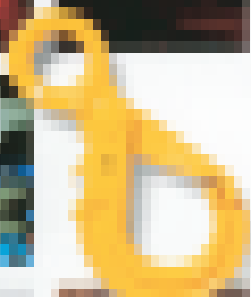
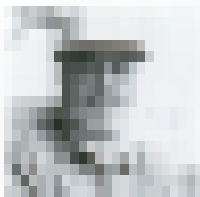
De ese modo su capital sería la actual y no dependerían de Ushuaia, una ciudad situada en el continente; más aún, ésta fue de algún modo fundada desde Malvinas por un grupo de misioneros anglicanos que tenían su base en la Isla Keppel (Vigía) y que se afincaron en la zona. Cuando llegó el Comodoro Augusto Laserre reconocieron, sin problema alguno, la soberanía argentina en Tierra del Fuego. ¿Es que alguien puede creer que los isleños aceptarían a Ushuaia por capital? Ella, distante, posee otro estilo de vida y de cultura. La Gobernación de Malvinas es más antigua que las provincias patagónicas, la de La Pampa y las del Chaco. Y hasta geológicamente las Islas son distintas de

INFORMACIÓN DE CONTACTO:
COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD
DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN
TEL. 902 902 902

www.sectores-construccion.es



Seguridad



INFORMACIÓN DE CONTACTO:
COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD
DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN
TEL. 902 902 902

Seguridad



SISTEMAS DE COMUNICACIONES

Dr. Barrios Amorin 1828

Tel: 2984 9000 - www.sicom.com.uy

Cambie a digital
MOTO TRBO™

Sistema de radio digital para comunicaciones de voz

Digital TDMA y analógico GPRS
Integrado (Módulo de voz)
Sistema (Módulo)
Sintonización (Módulo de
software) (Módulo de
software) (Módulo de
software)...



MOTOTRBO es una tecnología de radio digital para comunicaciones de voz que ofrece una gran calidad de voz y una mayor seguridad de las comunicaciones. Para más información consulte a un experto en comunicaciones móviles.

**UNIFORMES - MEDIDAS - NOVIOS
DAMAS Y CABALLEROS
ARREGLOS EN GENERAL**

**JORGE
RODRIGUEZ**
Sastre

**PRECIOS ESPECIALES PARA
LECTORES DE REVISTA NAVAL**

Tierra del Fuego; la cordillera de los Andes se sumerge en el Atlántico, pero ellas, situadas más al Norte, son un desprendimiento de las Sierras de Tandilia, en la provincia de Buenos Aires.

Los isleños se darían una constitución y elegirían Gobernador – que puede ser alcalde al mismo tiempo –, representantes y una organización de justicia y policía para sí mismos. También elegirían sus representantes para integrar el Congreso Nacional.

La Argentina reconocería la propiedad de particulares, empresas y sociedades establecidas en las islas.

Va de suyo que administrarían su propio presupuesto y dirigirían su propia economía. Y hasta podrían quedar dentro del régimen de importaciones del sur del paralelo 42, la promoción industrial tal como rige hoy para Tierra del Fuego o contar con alguna zona franca especial. Podría pensarse también en alguna concesión especial destinada a las islas, por ejemplo sobre impuestos, tal como ocurrió cuando se reincorporó la provincia de Buenos Aires a la Confederación Argentina a la que se le dieron ciertos privilegios.

El gobierno central de Argentina encargaría obras de infraestructura, según lo que se planifique; esto lo hace anualmente con todas las demás provincias.

Perderían la emisión de sellos postales o de moneda propia, pero ello no impediría la libre circulación de moneda extranjera, tal como es habitual en el resto de la Argentina y en especial en zonas de frontera o turísticas tales como Paso de los Libres, Iguazú, Ushuaia, etc. En la ciudad de Buenos Aires muchas transacciones comerciales se hacen en dólares. Las entradas que produce la Aduana se reemplazaría por el régimen de coparticipación federal, las islas no quedarían desguarnecidas económicamente.

Como otras provincias argentinas podrían acordar la explotación de hidrocarburos; las provincias de Santa Cruz, Neuquén, Chubut, Mendoza y Salta tienen experiencia en ello. La llamada “*Ley Corta*” (26.197, votada por el Congreso en 2006), transfiere a ellas los permisos, las concesiones y el cobro de regalías de explotación de hidrocarburos otorgados en cada distrito. En virtud de ello, Chubut renegoció los contratos petroleros con la *Pan American Energy*. El gobierno central acaba ahora de transferirle la administración de oleoductos y gasoductos. En pocas palabras, ellas poseen el dominio y la jurisdicción sobre los recursos petroleros y gasíferos. No existe más la estatal *YPF*, ahora está en manos privadas, con capitales diversos. Opera también *Petrobras* de origen brasileño. Se ha retomado la exploración *offshore* a través de *YPF*, *ENARSA* y *ENAP Sipetrol* (chilena). Las empresas de gas son privadas. La cercanía con el continente facilitaría la llegada de repuestos y las reparaciones de equipos complejos. En la zona hay que hacer inversiones desde cero y nadie invierte en lugares que poseen una posibilidad de conflicto.

También en el orden económico, por la misma razón, conseguirían más fácilmente mano de obra especializada, tendrían pleno abastecimiento de gas y alimentos frescos; facilidades de transporte marítimo y aéreo. La empresa chilena *LAN* opera en todo el interior de Argentina. ¿Cuál es el inconveniente de llegar hasta Malvinas dos veces o más por semana, vía Gallegos o Comodoro Rivadavia? ¿Cuál el que llegue otra aerolínea privada? La provincia de Neuquén ha licitado un servicio aéreo que la une con otras provincias y con Chile. La gestión de los aeropuertos está también privatizada, opera Ushuaia, Calafate y Trelew la *London Suply* (¡vaya nombre

sugestivo!); pero éste es un tema a decidir por la nueva provincia, incluso si quiere administrarlo por sí misma.

La producción y venta de lana seguiría su rumbo actual, ya tienen compradores; la pesca debería coordinarse en función de las leyes antidepredatorias, pero éstas también afectan a los pescadores con base en el continente. El Tratado de Madrid de 1990 se cae solo ante la libre explotación de recursos.

Resulta ridículo que Argentina e Inglaterra que mantienen una relación comercial normal, no extiendan ese vínculo hacia las islas. A fines del siglo XIX Argentina mantenía contacto con ellas al extremo que inició la cría de lanares en la Patagonia con rebaños y estancieros provenientes de allí; hasta el primer gobernador de Santa Cruz, el Capitán de Fragata Carlos María Moyano casó con una malvinera, Ethel Turner. Tras las guerras mundiales, el espíritu nacionalista de uno y otro bando hizo de las suyas y las islas comenzaron a cerrarse cada vez más. Durante la II Guerra Inglaterra expulsó a las hermanas de la congregación de María Auxiliadora que se dedicaban a la educación de niñas, una era italiana y otra argentina. Así el aislamiento y el olvido de la colonia fue creciendo.

Los derechos civiles de los isleños quedarían establecidos por su propia constitución en consonancia con la de Argentina, la suya podría mantener algunos derechos o costumbres de origen inglés compatibles con las leyes argentinas. Mucho ha avanzado Argentina en derechos humanos. No hay pena de muerte. Hay libertad religiosa y rige una ley de divorcio. Argentina reconocería el sistema jubilatorio que cada persona haya optado.

Los habitantes actuales podrían tener doble nacionalidad tal como muchos argentinos descendientes de españoles o italia-

nos la tienen, todo ello supeditado a que Gran Bretaña les reconozca la suya. En ningún modo se prevé el extrañamiento de los actuales habitantes tal como hicieron ingleses y norteamericanos con los naturales de la isla de Diego García en medio del Océano Índico. La política de Derechos Humanos de la Argentina lo impediría. Algunas comunidades, como los galeses de la Patagonia, los menonitas de La Pampa o los judíos de las colonias de Santa Fe o Entre Ríos han crecido dentro de la tolerancia y la integración social. Al fin de cuentas en el Gran Buenos Aires viven más ingleses que en Malvinas y están radicadas más empresas de ese origen que allí. Instituciones como la Cultural Inglesa o el hospital Británico gozan de alto prestigio.

No habría tampoco problema con el idioma. En algunos países hay conflictos idiomáticos. En España coexisten el catalán y el vasco con el español, lo que la convierte en un país multilingüe. Canadá es bicultural.

En algunas escuelas de la Argentina se enseñan idiomas indígenas a la población de ese origen y existen además escuelas bilingües de índole privado, que responden a diversas colectividades, aún la japonesa. Hijos de isleños estudiaron en escuelas inglesas de Argentina antes del conflicto de 1982. Como la gestión de las escuelas nacionales ha sido transferida a las provincias, los isleños administrarían sus propias escuelas. El poder central podría darles subsidios, becas para estudio, una *latop* por alumno, etc., tal como a las otras provincias. Tres universidades públicas y numerosos institutos terciarios (enfermería, turismo, gastronomía, etc.) esperan a los isleños en las provincias vecinas situadas a dos horas de vuelo.

Toda la cartografía y la toponimia de las islas serían bilingües. La documenta-

ción interna de las Islas sería en inglés; la documentación de tipo federal, bilingüe.

La Argentina creó un bloque económico, el MERCOSUR, junto con otros países bañados por la cuenca del Plata; éste se prolonga a lo político y a él se han incorporado en distinto grado Bolivia, Venezuela y Chile. Todo crea un nuevo panorama regional.

Las fuerzas armadas argentinas tampoco son las mismas de 1982. Se han reducido y se han mantenido dentro de la ley pese a graves inflaciones, recesiones y crisis de comienzos del siglo XXI. No existe el servicio militar obligatorio. Inglaterra, que a veces ha reabastecido o reparado su buque polar en nuestras bases, podría tener la concesión en las islas de un apostadero naval de verano para tal fin. Más allá de Malvinas, hacia el Este, sólo existen el Atlántico y el Índico. La Argentina, que de Puerto Belgrano a Ushuaia no posee otra base, podría tener también un apostadero en ellas para un buque patrulla de pesquerías. También podría utilizar las islas como punto de apoyo de aviones de alerta temprana o patrulla hacia el norte del continente. En ambos casos su base principal seguiría siendo Ushuaia. Pero sería esencial que se limitara la presencia militar en las islas sólo a lo indispensable. Gendarmería y Prefectura sólo son fuerzas de seguridad argentinas aptas para zonas de frontera. Nuestro país se haría cargo de terminar con el desminado. La zona quedaría libre de

armas atómicas y se invitaría a otros países a firmar un acuerdo de preservación del Atlántico Sur en tal sentido.

Si se busca un ejemplo, ahí están las Islas Åland que en su momento causaron problemas entre Suecia y Finlandia. Pertenecen a esta última pero en ellas se habla sueco. Están desmilitarizadas y constituyen un centro importante de compras para habitantes de ambas naciones. Las idas y venidas, los cruces y entredichos entre Inglaterra y Argentina sólo perjudican a los isleños y si benefician a alguien sería una minoría.

Es probable que, como ocurriera en otros acuerdos, debieran existir países garantes de todo lo que se firme y, más aún, de la posterior puesta en práctica de lo acordado. Sin dudas Inglaterra lo será de los isleños y cabría elegir por la Argentina el suyo, propongo a España por razones históricas.

Escribo para revista extranjera, pero siempre cercana, lo suficiente para garantizar independencia de criterio a cambio de objetividad y racionalidad. Tan importante es el tema Malvinas que generosamente le han dedicado un número.

¡Hay tanto para dialogar!, ni la Argentina ni las Malvinas son las mismas. ¿Habría cambiado Inglaterra? Estas líneas ni siquiera son una propuesta terminada, deben quedar así, abiertas al devenir mismo del diálogo; *son* una propuesta de diálogo, de paz, seguridad y desarrollo para los isleños.

