

La Fuerza Aérea en Malvinas

Comisión Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas - BANIM



La Fuerza Aérea en Malvinas



**Comisión Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas
(BANIM)**

**Dirección de Estudios Históricos
2023**

Fuerza Aérea Argentina

La Fuerza Aérea en Malvinas / dirigido por Mario Miguel Callejo. - 2a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Fuerza Aérea Argentina , 2023.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: online

ISBN 978-987-48648-5-7

1. Guerra de Malvinas. I. Callejo, Mario Miguel, dir. II. Título.

CDD 358.400982

Diseño, composición y coordinación editorial:

Dirección de Estudios Históricos - Fuerza Aérea Argentina

Viamonte 153, EP - C1053ABD - CABA

Tel.: (54 1) 4514-4269 - estudios_historicos_sg@faa.mil.ar

Tapa: "Ataque a la HMS Antrim desde la cabina de IAI Dagger".

Óleo de Adrián Carlos García (80 x 60 cm).



Argentina
Presidencia

Ministerio de Defensa

© 2023 Fuerza Aérea Argentina – Secretaría General del EMGFAA

Comodoro Pedro Zanni 250

C1104AXF - CABA

ISBN publicación digital: 978-987-48648-5-7

ISBN del la obra completa impresa : 978-987-48648-0-2

El propósito de esta publicación es exclusivamente académico.

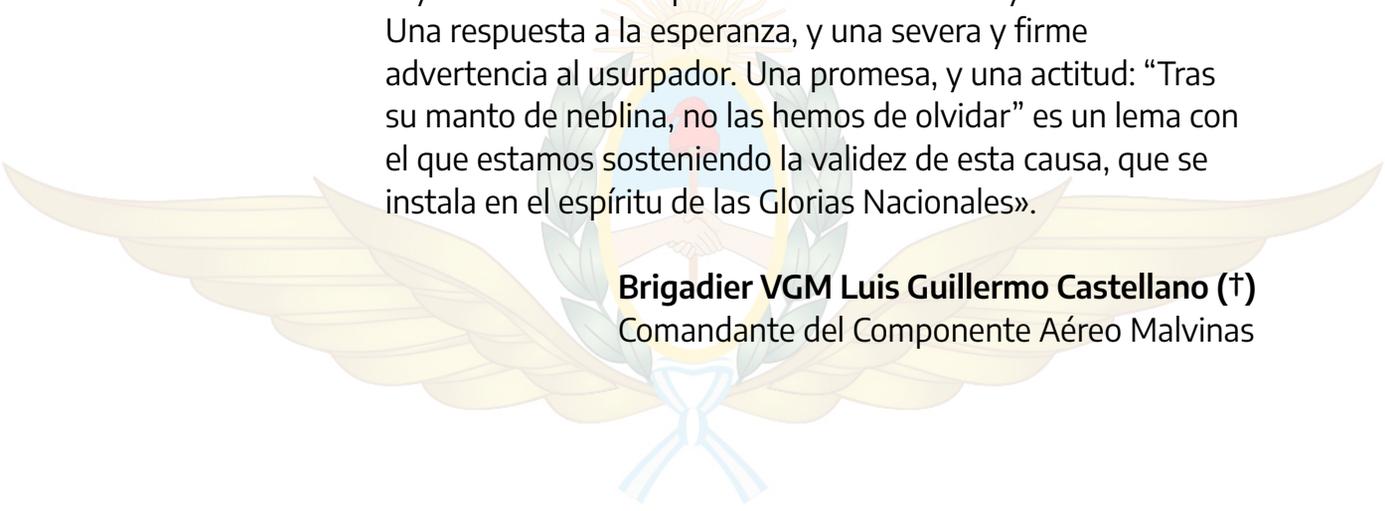
No se permite la reproducción parcial o total, el almacenamiento, el alquiler, la transmisión o la transformación de este libro, en cualquier forma o por cualquier medio, sea electrónico o mecánico, mediante fotocopias, digitalización u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del autor. Su infracción está penada por las leyes 11723 y 25446.

Queda hecho el depósito que determina la Ley 11723

La Fuerza Aérea en Malvinas



«Dejar testimonio de esta Epopeya es una obligación moral ineludible de los que regresamos, es cavar hondo en el suelo fértil de nuestra nacionalidad. Como dijera nuestro Comandante, nada debe ser olvidado, nada debe ser menospreciado. No tenemos ejemplos comparativos para explicar con ellos lo ocurrido en 1982. Solamente tenemos —y es de un valor superlativo— un recuerdo y una sentencia. Una respuesta a la esperanza, y una severa y firme advertencia al usurpador. Una promesa, y una actitud: “Tras su manto de neblina, no las hemos de olvidar” es un lema con el que estamos sosteniendo la validez de esta causa, que se instala en el espíritu de las Glorias Nacionales».



Brigadier VGM Luis Guillermo Castellano (†)
Comandante del Componente Aéreo Malvinas

En memoria del Comodoro VGM (R) Oscar Luis Aranda Durañona,
Secretario de la Comisión BANIM e impulsor de este libro.



Agradecimientos

Este trabajo ha sido posible gracias al decidido apoyo del extinto Director de Estudios Históricos de la FAA, comodoro VGM (R) Oscar Luis Aranda Durañona, de sus sucesores en ese organismo, los comandantes Rubén Horacio Lunaklick y Ricardo Luis Ylla, y de las siguientes personas que colaboraron para que este libro llegara a buen término: Sandra García Dione, Horacio Martín Rodríguez, Luis Fernando Furlan y Juliana Matarrita Apestegui en la revisión de textos; Santiago Sosa y Silvia Lohrmann en diagramación y diseño gráfico; y todo el personal de la Dirección de Estudios Históricos que asistió con el material de archivo, las investigaciones y la coordinación de las periódicas reuniones de la Comisión BANIM.

Nuestro agradecimiento también al Director del Centro de Instrucción de Idiomas de la FAA, brigadier (R) Alberto Raúl Gadea, y a las traductoras Lorena Alejandra Iglesias, María Florencia Alesandrini, Paola Andrea Sosa y Guadalupe Quiroga, quienes estuvieron a cargo de la versión en inglés de este texto.

Tabla de contenidos

Palabras del titular de la FAA, Brig. Gral. Xavier J. Isaac

Prólogo, por el Brig. Gral. VGM (R) Mario M. Callejo

Introducción

Primera Parte - Hacia el Conflicto

Capítulo 1. Apoyo y cooperación en Malvinas 1971-1982

Capítulo 2. Camino al 2 de abril

Segunda Parte - Abril de 1982

Capítulo 3. Recuperación de las islas

Capítulo 4. Fuerza Aérea Sur

Capítulo 5. Despliegue de medios en el continente

Capítulo 6. Despliegue de medios en Malvinas

Capítulo 7. Operaciones aéreas en abril

Tercera Parte - 45 días de guerra

Capítulo 8. Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina

Capítulo 9. Los diez primeros días (2 al 11 de mayo)

Capítulo 10. Tiempo previo al desembarco (12 al 20 de mayo)

Capítulo 11. Batalla de San Carlos (21 al 27 de mayo)

Capítulo 12. Defensa de la Base Cóndor (28 y 29 de mayo)

Capítulo 13. La FAS se empeña a fondo (30 de mayo al 7 de junio)

Capítulo 14. Hasta el cese de fuego (8 al 14 de junio)

Capítulo 15. Últimas fases del enfrentamiento (14 de junio hasta repliegue)

Cuarta Parte - Compendio final - Conclusiones

Capítulo 16. La Fuerza Aérea operando en Malvinas

Capítulo 17. Protagonismo de los Escuadrones Aéreos

Capítulo 18. Eyecciones en combate

Capítulo 19. Conclusiones

Glosario

Índice General

Fe de erratas de la edición impresa

Palabras del titular de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier General D. Xavier Julián Isaac



En mi carácter de Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, es un honor presentar el trabajo final de la comisión BANIM, *La Fuerza Aérea en Malvinas*, luego de casi cinco años de ardua labor.

Aunque el secreto que pesa del lado británico otorga a algunos datos un carácter inconcluso, solo será cuestión de tiempo para que salga a la luz la verdad sobre lo aquí expresado.

No obstante, contamos aún hoy con la presencia viva y palpitante de muchos de los protagonistas de las acciones bélicas en el Atlántico Sur que han logrado, a través de esta obra, transmitir sus experiencias.

Si bien este escrito no está dirigido a un público específico, indudablemente el personal de la Fuerza Aérea Argentina encontrará para sí gran cantidad de ejemplos a seguir que dejarán en las generaciones presentes y futuras la marca indeleble de experiencias comunes del quehacer diario, pero que, efectuadas en el fragor del conflicto, le permitieron a la Institución llegar a su madurez operativa, dejando impresa una cultura organizacional exclusiva y particular, reconocida por todo el mundo.

Los jóvenes podrán observar que quienes fueron al combate eran semejantes a ellos, portadores de los mismos sueños y anhelos, pero cargados de emociones tan poderosas que les permitieron realizar hazañas que han quedado grabadas en los anales de la aviación militar.

Más allá del resultado geopolítico de la contienda, la Fuerza Aérea intenta de esta manera transmitir a sus integrantes de hoy, y de siempre, el espíritu de aquellos héroes que supieron dar todo sin pedir nada, en una gesta épica y caballerisca.

Finalmente, espero que estas páginas contribuyan a la formación de una sociedad más generosa en la entrega al bien común; es mi anhelo que esta obra impulse a los miembros de la Fuerza Aérea a dar lo mejor de sí en el servicio a la Patria y, en definitiva, que inspire a nuestros compatriotas en la honorable tarea de ser argentinos.

Prólogo

La sexta Comisión Redactora de la Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas (BANIM) comenzó a trabajar en 2017, por resolución del jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, con treinta y cuatro integrantes, en su mayoría Veteranos de Guerra, y otros que, sin haber participado del conflicto pero comprometidos con esta historia, contribuyeron con sus reflexiones y conocimientos.

Nuestra tarea consistió en elaborar un relato acabado, lo más completo posible, de la participación de la Fuerza Aérea en el conflicto del Atlántico Sur, actualizando la edición anterior con innumerables aportes de información e investigación que con el correr de los años han surgido a la luz, para develar algunos hechos e incógnitas que permanecieron en las sombras por más de tres décadas.

Somos conscientes de que aún queda mucho por escribir —no solo por el indefectible recorte de testimonios, sino también por las dificultades en el rastreo de datos tras 40 años y por el manto secreto tendido por el oponente sobre algunos acontecimientos—, pero hemos tratado de describir las acciones más importantes que protagonizó la Fuerza Aérea, con todos los actores y las especialidades involucradas, sumando nuevas perspectivas.

Durante los primeros días de abril de 1982, cuando todo era incertidumbre acerca del devenir del conflicto, la Estrategia Nacional asumió que el manejo de la crisis tendría como solución la vía diplomática. No obstante, se designaron los Comandos Estratégicos Operacionales y los Comandos Subordinados dependientes de estos en cada Teatro de Operaciones.

El Brigadier Ernesto Horacio Crespo fue designado como Comandante de la Fuerza Aérea Sur, con la misión de apoyar a las fuerzas de superficie, las que se encontraban en apresto frente a una eventual acción bélica de Chile. Asimismo, se designó al Brigadier Roberto Fernando Camblor como Comandante Aéreo de Defensa de la Zona Sur. Muy tempranamente ambos entendieron que, mientras la Argentina trataba de resolver el diferendo con las reglas del manejo de una crisis, para el Reino Unido era un *casus belli* de difícil vuelta atrás.

Por ello, mancomunadamente, propusieron a sus superiores la creación de una Fuerza Aérea independiente en el Teatro de Operaciones Sur, con los medios asignados a ambos Comandos, pero con dependencia del Comandante Aéreo Estratégico. Definida la situación estratégica, el Brigadier Crespo quedó a cargo de la Fuerza Aérea Sur, como máximo responsable de comandar los medios en la guerra, secundado por el Brigadier Camblor, ambos con el convencimiento del empleo pleno de los medios de combate en el conflicto.

En una reunión con su Estado Mayor, Crespo explicitó claramente y con firmeza el rol que nuestra Institución jugaría en el conflicto: «¡La Fuerza Aérea va a pelear!». De ahí en más, su figura e indudable liderazgo estuvieron presentes en la voluntad de lucha de todos los que combatimos en el Atlántico Sur. Su perspicacia en el devenir del conflicto permitió que la Fuerza Aérea se alistara y preparase para enfrentar a un enemigo poderoso como el Reino Unido.

Las páginas de este libro buscan esclarecer el espíritu y el compromiso de los hombres de la Fuerza Aérea Argentina que, pese a estar en condiciones tremendamente desiguales frente al adversario, supieron buscar la forma de afectarlo y dañarlo con tácticas hasta entonces inéditas, que dieron lugar a acciones heroicas y sacrificios notables. Desafiaron el miedo y la desventaja tecnológica con profesionalismo y con el convencimiento de la causa justa.

Paradójicamente, los que mejor han dado testimonio de este accionar fueron los propios británicos, a través de innumerables publicaciones y declaraciones donde coinciden en expresar que, a pesar de contar con las armas más sofisticadas que se conocían hasta entonces, se sentían vulnerables ante los ataques de la aviación argentina, pues los pilotos desde el principio dieron acabadas muestras de determinación.

Quisiera expresar mi profundo agradecimiento a todos los integrantes de la Comisión BANIM por su dedicación y compromiso que, al cabo de estos años, trabajaron en pos del objetivo de dejar para las futuras generaciones el testimonio de sus protagonistas. Asimismo, agradezco a todos los Veteranos de Guerra que han aportado testimonios, fotografías, vivencias, que sin duda han enriquecido las páginas de este libro.

Deseo recordar a los integrantes de la Comisión que fueron llamados por Dios antes de terminar nuestro trabajo; al Brigadier VGM Manuel Augusto Mariel, al Comodoro VGM Héctor Manuel Rusticcini, al Comodoro VGM Rodolfo Emilio Drigatti y, de manera especial, al Comodoro VGM Oscar Luis Aranda Durañona, impulsor y motor de esta obra, y que fue, sin duda, un ejemplo de compromiso para toda la Comisión.

Tras el alejamiento del Comodoro Aranda Durañona de la Dirección de Estudios Históricos, tanto su sucesor en esa jefatura, el Comodoro Rubén Lunaclik, como el actual director, el Comodoro Ricardo Ylla, continuaron prestando apoyo incondicional al proyecto de redacción de este libro con el aporte de documentación proveniente del Archivo Histórico y del Archivo General de la Fuerza Aérea. Mi agradecimiento a todo su personal que estrechamente ha colaborado en la búsqueda de documentos, información y bibliografía que se han volcado en estas páginas, y en especial al Sr. Horacio Rodríguez, responsable de la corrección de los contenidos, que me ha acompañado durante estos años para que la obra llegue a buen término. Mi reconocimiento, además, al personal de la Revista Aeroespacio que trabajó en la diagramación y en los archivos de imágenes, como así también al personal de la Secretaría General de la Fuerza Aérea que dio impulso a esta publicación dentro del marco de las conmemoraciones por los cuarenta años de nuestro Bautismo de Fuego.

En estas páginas se han plasmado los cuarenta y cinco días de combates en una suerte de diario de guerra, donde se volcaron en forma exhaustiva no solo las órdenes fragmentarias de cada vuelo de las diferentes aeronaves que participaron en el conflicto, sino también las distintas tareas que llevaron adelante nuestros hombres y que incidieron en el esfuerzo de guerra de la Fuerza Aérea. En ese afán abarcativo, seguramente se haya incurrido en errores involuntarios, un nombre que falta, un detalle, una acción relevante que no se ha contemplado. Confiamos que, de ser así, pueda ser subsanado en el futuro.

La batalla de Malvinas ha significado para los Veteranos de Guerra un antes y un después en la vida. Todos hemos dejado algo allí. Quienes combatimos nos vimos involucrados en una guerra cuya legitimidad es hondamente movilizadora. Las islas irredentas siempre han estado en el ánimo de los argentinos, en el seno de cada familia, en la escuela, en las estrofas que dicen «tras un manto de neblina, no la hemos de olvidar». Los responsables de la guerra deberán afrontar el juicio de Dios y de la Historia. Pero una vez lanzada la contienda, los hombres de la Fuerza Aérea no renunciaron a su compromiso con su Patria y su comunidad. Cincuenta y cinco héroes quedaron allí.

Brigadier General VGM (R) Mario Miguel Callejo
Presidente de la Comisión BANIM

Introducción

Transcurrieron cuatro décadas desde aquel histórico 1 de mayo de 1982, cuando los hombres de la Fuerza Aérea Argentina recibieron su «bautismo de fuego» en defensa de la Patria. Durante esos años, numerosos autores trataron de explicar el enfrentamiento entre la República Argentina y el Reino Unido. Estas dos naciones occidentales con más motivos de aproximación que de confrontación, separadas por 12.000 kilómetros de océano, entablaron una batalla sin cuartel.

Durante 150 años, el diferendo entre ambos países se había dirimido con argumentos históricos y jurídicos por la vía diplomática, al mismo tiempo que sus gobiernos y pueblos mantenían un fructífero intercambio comercial, social y cultural. Incluso, en los diez años previos al hecho bélico, las partes habían evidenciado con obras e iniciativas concretas la decidida voluntad de encontrar una solución pacífica a la disputa.

Sin embargo, pese a los presagios de la lógica, en 1982 las aguas del Atlántico Sur y las turberas malvinenses se mancharon con la sangre de jóvenes argentinos y británicos. La brevedad y la violencia de los combates, así como el coraje empeñado y el respeto a ultranza de los códigos del derecho bélico, llamaron la atención de estrategas e investigadores del mundo. «Guerra inaudita» la denominaron algunos; «la última guerra limpia de la historia», otros. Los epítetos y rótulos revelan que la mayoría de los autores escribieron motivados más por la emoción que por la evaluación meditada de los sucesos. En los textos producidos por los estudiosos vernáculos (civiles y militares) influyó, también, la situación político-institucional que vivían las Fuerzas Armadas argentinas en ese particular momento histórico. Intereses de tipo ideológico, político o sectorial, incluso de los mismos combatientes, indujeron a perder la objetividad, sobrestimar aciertos, disimular errores y, así, reivindicar los logros y atribuir a otros la responsabilidad de los fracasos.

Por otra parte, autores aferrados a posturas antimilitaristas enfatizaron los aspectos negativos del conflicto —como las privaciones padecidas por los soldados conscriptos— al tiempo que ocultaban las acciones positivas realizadas por las Fuerzas Armadas y de Seguridad en el mayor compromiso asumido en el siglo xx para defender la soberanía nacional.

La Fuerza Aérea Argentina, la más joven de las tres instituciones armadas, ejerció un liderazgo con responsabilidad desde el comienzo de las acciones y dio claras muestras de ser combativa hasta en las más marginales de las condiciones, concentrándose en una guerra que no había planificado.

Finalizada la batalla, y conmovida por la decisión con que sus hombres se lanzaron a la lucha, la Fuerza Aérea comenzó a escribir la historia para exhumar las difíciles circunstancias vividas, capitalizar la experiencia y rendir debidamente un justiciero homenaje a los combatientes.

Se creó entonces la Comisión Redactora de la Historia de la Batalla Aérea de las Islas Malvinas Argentinas¹. Para escribir la historia oficial, se reunieron planes, órdenes e informes escritos durante y después de la guerra. Con el paso del tiempo, la comisión se fue renovando. La empresa no resultó sencilla. El trabajo se complicó con la natural reticencia de los actores, renuentes a contar sus experiencias, o a entregar los documentos y testimonios que conservaban como verdaderos trofeos en la intimidad de sus hogares. A causa de esos obstáculos, recién en 1999, la Dirección de Estudios Históricos, tras haber recibido los archivos de la comisión conocida como BANIM —Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas— consiguió editar los dos volúmenes que conforman el Tomo VI de la colección «Historia de la Fuerza Aérea Argentina», *La Fuerza Aérea en Malvinas*.

¹ "Directiva del Estado Mayor General 308/83" del 23 de septiembre de 1983, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N.º 2102.

En el plazo que media entre esa publicación y la presente, se han recibido numerosos testimonios y libros de origen nacional y extranjero cuya información arroja más luz sobre los hechos. Por lo cual, la búsqueda de la verdad de los sucesos acaecidos en 1982 fue percibida por los mandos de la Fuerza Aérea Argentina como una obligación moral con la historia de la Institución y con los muertos en acción. Y así surgió la orden impartida por el jefe del Estado Mayor General de editar una nueva versión.

Además de ampliar el panorama sobre las acciones, se constató que en los nuevos textos subsisten importantes divergencias sobre los informes aportados por el Reino Unido con relación a las pérdidas reales de personal y de material, siempre minimizadas en comparación con las cifras contabilizadas por los registros argentinos. Esta indefinición es probable que se aclare cuando el gobierno británico desclasifique su documentación y se tenga acceso a esa información.

Por tal motivo, en la preparación de esta nueva edición de *La Fuerza Aérea en Malvinas* elaborada por la Comisión BANIM se ha dado importancia a incorporar la mayor cantidad de trabajos de investigación de autores nacionales y extranjeros que aportasen pruebas creíbles sobre hechos cuestionados.

A partir de los documentos originales recibidos de las gestiones anteriores, se han introducido las siguientes modificaciones:

- Anulación de las referencias históricas de la usurpación británica y de los subsiguientes reclamos argentinos.
- Abreviación de los sucesos protagonizados por la Fuerza Aérea Argentina y por otros organismos del Estado que intentaron solucionar el diferendo diplomático con acciones pacíficas, en el período inmediatamente anterior al conflicto (1971-1981).
- Corrección de nombres, fechas y horarios.
- Ordenamiento diario y denominación de las tareas aéreas según la clasificación prescripta en los reglamentos de la Fuerza Aérea Argentina.
- Solo se retuvieron las descripciones de las acciones británicas que contribuyen a comprender las operaciones aéreas argentinas.
- Organización y acotación de los contenidos de acuerdo con la responsabilidad primaria de la Institución: ejercer el poder de las armas a través del aerospacio. Por ese motivo, las acciones aparecen agrupadas por los comandos encargados de su planificación y control.
- Inclusión de las bajas británicas declaradas, extraídas de libros y datos oficiales, como cierre de cada día del conflicto. No obstante, cuando existen diferencias entre esos registros y los de las fuerzas propias, se citan las fuentes primarias o bibliográficas utilizadas para dilucidar los hechos.
- Incorporación de un resumen de los sucesos más notables al final de cada capítulo.

Cabe señalar además que el compendio de operaciones de la Fuerza Aérea Argentina fue extraído de los documentos preservados en la Dirección de Estudios Históricos y en el Archivo General de nuestra Institución, corroborados a la vez por los veteranos que actuaron en cada sistema de armas y especialidad.

Por el contrario, debido a que no es posible disponer de la documentación de las unidades basadas en las islas, la mayoría de los acontecimientos que allí ocurrieron se reconstruyeron a partir de la información parcial y testimonios directos de los participantes.

Los únicos casos de documentación completa proveniente de las islas fueron los Diarios de Guerra de los escuadrones Pucará y VyCA (Vigilancia y Control Aéreo). La actividad pormenorizada del radar Malvinas —compilada en el diario que logró salir al continente un día antes de la capitulación— resultó de fundamental importancia para el cruzamiento de información.

La Comisión BANIM ha reunido también una importante cantidad de testimonios de los protagonistas, en su mayoría escritos, que fueron dejados en custodia en el Archivo Histórico de la Fuerza Aérea; además se han referenciado en estas páginas declaraciones orales surgidas de las reuniones y exposiciones mensuales que se llevaron adelante para la confección de esta obra. La autenticidad de estos testimonios es avalada por las autoridades de la Comisión BANIM.

Las misiones de vuelo basadas en Órdenes Fragmentarias (OF) están redactadas en un mismo formato que detalla: comando, aeronave/s, matrícula, indicativo, armamento o carga, misión, tripulación, horario de despegue y de arribo. En determinados casos, se completa la información con mayores datos; en otros, con el agregado de testimonios o referencias disponibles. Si no se cuenta con mayor información se agrega la aclaración «smd» (sin más datos).

En cuanto a las escuadrillas o secciones de la aviación de combate, las tripulaciones son anotadas de acuerdo con su rol específico; en el caso de cuatro aviones, el orden consignado es: jefe de escuadrilla, numeral 2, jefe de sección, numeral 4.

De modo similar, en los aviones de transporte y en los helicópteros, el listado de tripulantes es encabezado por el comandante de aeronave y luego se ordena el resto de los integrantes según su función a bordo, aunque solo se especifican los roles de combate especiales.

Con respecto a los vuelos de transporte realizados sobre el continente durante todo el conflicto, no están consignados en detalle; solo figura el esfuerzo total en horas de vuelo y la cantidad de carga transportada. Tampoco se incluyen los vuelos de traslado de personal y material del Escuadrón Fénix realizados en el continente, debido a la falta de documentación respaldatoria.

Para finalizar, dado que esta obra busca lectores más allá del ámbito institucional, los grados militares argentinos, así como los cargos y las funciones, fueron escritos en minúscula como recomienda la Real Academia Española, mientras que los británicos fueron abreviados y en cursiva, excepto los de mayor jerarquía referidos de forma recurrente.

* * *

En síntesis, este es un libro institucional elaborado por sucesivas comisiones redactoras que se organizaron desde 1983. Cada comisión fue convalidada por una resolución del titular de la Fuerza Aérea del momento. Esta nueva edición es resultado de la sumatoria de los anteriores estudios y fue preparada con la expresa intención de publicarse en 2022, a cuarenta años del conflicto.

Dado el tiempo transcurrido, es probable que este sea el último texto oficial escrito y revisado por veteranos de la guerra de Malvinas, protagonistas y testigos directos de los hechos narrados. En las conclusiones finales, se transmite la experiencia recogida por los autores con la esperanza de que, como una botella arrojada en el mar de los tiempos, sirva como un mensaje a las jóvenes generaciones de la Fuerza Aérea Argentina, que da cuenta de la satisfacción del deber cumplido.

Constitución de los sucesivos equipos de redacción

En la redacción de esta obra se utilizó la información acopiada y corregida por comisiones conformadas desde el año posterior al conflicto. Los grados de los oficiales corresponden al momento que la integraron. A partir de 2013, por directiva del jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, se implementó el tratamiento de VGM a los veteranos de guerra de Malvinas de la Fuerza Aérea. Asimismo, se destacan con (†) los colaboradores fallecidos.

PRIMERA COMISIÓN REDACTORA (1983)

Presidente: Vicecomodoro Rubén Oscar Moro
Redactor: Comodoro (R) Francisco Pío Matassi (†)

VOCALES TITULARES:

Vicecomodoro Alberto Jorge Zeoli (†)
Vicecomodoro (R) Ricardo Enrique Banchs (†)
Mayor Gilberto Esteban Oliva (†)
Mayor Miguel Ángel Arques (†)
Vicecomodoro Rodolfo Guillermo Muñoz
Vicecomodoro Miguel Vicente Guerrero (†)

VOCALES SUPLENTE:

Capitán Amílcar Guillermo Cimatti
Capitán Pablo Marcos Rafael Carballo
Mayor Roberto Rafael Ramón Bagnasco (†)

SEGUNDA COMISIÓN REDACTORA (1984-1990)

Comodoro (R) Francisco Pío Matassi (†)

TERCERA COMISIÓN REDACTORA (1991-1996)

Presidente: Comodoro (R) Roberto Federico Mela
Secretario: Comodoro (R) Joaquín Argüelles Benet (†)

VOCALES:

Comodoro (R) Joaquín Pedro Solaberrieta (†)
Comodoro (R) Oscar Vera Mantaras (†)
Comodoro (R) Francisco Pío Matassi (†)

CUARTA COMISIÓN REDACTORA (1997-1999)

Brigadier (R) Knud Erik Andreasen (†)
Brigadier (R) Carlos Felipe Bloomer Reeve (†)
Brigadier (R) Enrique Martiniano Carbó Bernard (†)
Comodoro (R Art. 62) Ricardo Luis Quellet

QUINTA COMISIÓN REDACTORA (2000-2011)

Comodoro (R) Ramón Pastor Vivas (†)
Comisión Escuadrón Fénix:
Brigadier Eduardo Ernesto Bianco
Brigadier Luis Alberto Herrera
Comodoro (R) Antonio Florentino Buirra
Capitán (R) Jorge Luis Páez Allende
Alferez Carlos Lorenzo Miranda

SEXTA COMISIÓN REDACTORA (2017-2022)

Presidente: Brigadier General VGM (R) Mario Miguel Callejo
 Vicepresidente: Brigadier VGM (R) Alberto Américo Catalá
 Secretario: Comodoro VGM (R) Oscar Luis Aranda Durañona (†)
 Secretario: Comodoro Mayor VGM (R) Alejandro Roberto Vergara

VOCALES:

Brigadier Mayor VGM (R) Alberto Alegría
 Brigadier Mayor VGM (R) Rubén Gustavo Zini
 Brigadier Mayor VGM (R) Horacio Armando Oréfice
 Brigadier Mayor VGM (R) Luis Edmundo París
 Brigadier Mayor VGM (R) Ernesto Osvaldo París
 Brigadier VGM (R) Jorge Francisco Martínez
 Brigadier VGM (R) Manuel Augusto Mariel (†)
 Brigadier VGM (R) Gustavo Alberto Piuma Justo (†)
 Brigadier VGM (R) Rodolfo Savoia
 Brigadier VGM (R) Horacio Miguel Giaigischia
 Brigadier VGM (R) Eduardo Ernesto Bianco
 Brigadier VGM (R) Carlos Eduardo Perona
 Brigadier VGM (R) Mario Baeza
 Brigadier VGM (R) Juan Alberto Macaya
 Brigadier VGM (R) Miguel Antonio Cruzado
 Brigadier VGM (R) Daniel Alberto Paredi
 Brigadier VGM (R) Guillermo Edgardo Saravia
 Brigadier (R) Juan Carlos Zarza
 Comodoro VGM (R) Héctor Manuel Rusticcini (†)
 Comodoro VGM (R) Rodolfo Emilio Drigatti (†)
 Comodoro VGM (R) Carlos Napoleón Martínez
 Comodoro VGM (R) Roberto Arturo Vila
 Comodoro VGM (R) Oscar Humberto Spath
 Comodoro VGM (R) Gabriel Tomás Pavlovic
 Comodoro VGM (R) Salvador de San Francisco Ozán
 Comodoro VGM (R) Gustavo Enrique Aguirre Faget
 Comodoro VGM (R) Luis Antonio Longar
 Comodoro (R) Ricardo Agustín Benedetti
 Comodoro VGM (R) Fernando Espiniella
 Vicecomodoro VGM (R) Ricardo Aníbal Sifón
 Mayor VGM (R) Alfredo Caballero
 Mayor (R) Aníbal Oscar Claisse

COLABORADORES

Brigadier General VGM (R) Ernesto Horacio Crespo (†)
 Brigadier General (R) Eduardo Augusto Schiaffino
 Brigadier General VGM (R) Enrique Víctor Amrein
 Brigadier Mayor VGM (R) Juan Marcial Correa Cuenca (†)
 Brigadier Mayor VGM (R) Tomás Alberto Rodríguez
 Brigadier (R) Knud Erik Andreasen (†)
 Brigadier VGM (R) Carlos Felipe Bloomer Reeve (†)
 Brigadier VGM (R) Eugenio Javier Miari
 Brigadier VGM (R) Wilson Rosier José Pedrozo (†)
 Brigadier VGM (R) Eduardo Javier Daghero
 Comodoro VGM (R) Ronaldo Ernesto Ferri (†)
 Comodoro VGM (R) Guillermo Vicente Mendiberri
 Comodoro VGM (R) Roberto Federico Mela

Comodoro VGM (R) Rubén Oscar Moro
Comodoro VGM (R) Luis Alberto Puga
Comodoro VGM (R) Ricardo Antonio Grünert
Comodoro VGM (R) Luis Ricardo Dávila
Comodoro VGM (R) Carlos José Lupiañez
Comodoro VGM (R) Pablo Marcos Rafael Carballo
Comodoro VGM (R) Eduardo Ramón Zanardi
Comodoro (R) Miguel Ángel Rabiolo
Comodoro (R) Jorge Federico Oberkersch
Comodoro VGM (R) Arnaldo Hugo Favre
Comodoro (R) Rubén Esteban Lianza
Teniente Coronel (R) Oscar Rodolfo Fiordeliza
Vicecomodoro VGM (R) Eduardo Alberto Luppo (†)
Mayor VGM (R) Rómulo Antonio Sasone
Mayor (R) Guillermo Sabino Posadas
Capitán VGM (R) Jorge Luis Páez
Capitán EA VGM (R) Héctor Tessey
Suboficial Mayor VGM (R) Mario Alberto Rodríguez
Suboficial Mayor VGM (R) Norberto Francisco Bazáez
Suboficial Mayor VGM (R) Eduardo Muré
PC VGM José Luis Martínez Eyheramendy

TESTIMONIOS

Brigadier General VGM (R) Ernesto H. Crespo (†)
Brigadier General VGM (R) Carlos A. Rohde
Brigadier General VGM (R) Mario M. Callejo
TTG FAP (R) Pedro Seabra Pinedo
Brigadier Mayor VGM (R) Héctor L. Destri
Brigadier Mayor VGM (R) Alberto Alegría
Brigadier Mayor VGM (R) Rubén G. Zini
Brigadier Mayor VGM (R) Guillermo A. Donadille
Brigadier Mayor VGM (R) Miguel A. Lucero.
MAG FAP (R) Ramiro Lanao Márquez
Brigadier VGM (R) Luis G. Castellano (†)
Brigadier VGM (R) Jorge F. Martínez
Brigadier VGM (R) Wilson R. Pedrozo (†)
Brigadier VGM (R) Manuel A. Mariel (†)
Brigadier VGM (R) Alberto A. Catalá
Brigadier VGM (R) Amílcar G. Cimatti
Brigadier VGM (R) Horacio Mir González
Brigadier VGM (R) Norberto R. Dimeglio
Brigadier VGM (R) Carlos A. Moreno (†)
Brigadier VGM (R) Horacio M. Giaigischia
Brigadier VGM (R) Eduardo E. Bianco
Brigadier VGM (R) Jorge O. Ratti
Brigadier VGM (R) José L. Gabari Zoco
Brigadier VGM (R) Ernesto R. Ureta
Brigadier VGM (R) Marcelo N. Uriona
Brigadier VGM (R) Horacio H. Bosich
Brigadier VGM (R) Carlos E. Perona
Brigadier VGM (R) Miguel A. Cruzado
Brigadier VGM (R) Sergio G. Mayor
Brigadier VGM (R) Guillermo E. Saravia
Brigadier VGM (R) Eduardo M. La Torre

Brigadier VGM (R) Eduardo J. Daghero
 Brigadier VGM (R) Eugenio J. Miari
 Comodoro Mayor VGM (R) Alejandro R. Vergara
 Comodoro VGM (R) Guillermo V. Mendiberri
 Comodoro VGM (R) Dante R. Besaccia
 Comodoro VGM (R) Gilberto E. Oliva (†)
 Comodoro VGM (R) Héctor M. Rusticcini (†)
 Comodoro VGM (R) Oscar A. Pose Ortiz de Rozas (†)
 Comodoro VGM (R) Roberto F. Cardoso
 Comodoro VGM (R) Carlos H. Argente
 Comodoro VGM (R) Hugo Maiorano (†)
 Comodoro VGM (R) Luis R. Dávila
 Comodoro VGM (R) Carlos N. Martínez
 Comodoro VGM (R) Carlos A. Maffeis
 Comodoro VGM (R) Juan C. Freijó
 Comodoro VGM (R) Raúl A. Díaz
 Comodoro VGM (R) Osvaldo R. Battioni
 Comodoro VGM (R) Roberto A. Vila
 Comodoro VGM (R) Roberto M. Cerruti
 Comodoro VGM (R) Narciso Juri
 Comodoro VGM (R) Eduardo O. García Puebla
 Comodoro VGM (R) Roberto E. Rivollier
 Comodoro VGM (R) Juan L. Micheloud
 Comodoro VGM (R) Oscar R. Spath
 Comodoro VGM (R) Tulio C. Felici
 Comodoro VGM (R) Héctor H. Sánchez
 Comodoro VGM (R) Gustavo Aguirre Faget
 Comodoro VGM (R) Fernando Robledo
 Comodoro VGM (R) Luis A. Longar
 Comodoro VGM (R) Gerardo G. Isaac
 Comodoro VGM (R) Rubén Sassone
 Comodoro VGM (R) Arnaldo H. Favre
 Comodoro VGM (R) Fernando Espiniella
 Capitán de Navío VGM (R) Washington Bárcena
 Vicecomodoro VGM (R) Ricardo A. Sifón
 Vicecomodoro VGM (R) Rodolfo Yuse
 Mayor VGM (R) Jorge A. Benítez
 Teniente de Navío VGM (R) Oscar G. Vázquez
 Capitán VGM (R) Guillermo A. Ballesteros
 Capitán VGM (R) Carlos E. Cachón
 Capitán (EA) VGM (R) Héctor D. Tessey
 Capitán VGM (Rva.) Emil Williams
 Primer Teniente VGM (R) Enrique G. Felice
 Suboficial Mayor VGM (R) Nicolás C. Dómina
 Suboficial Mayor VGM (R) Víctor Martínón
 Suboficial Mayor VGM (R) José A. Álvarez
 Suboficial Auxiliar VGM (R) Alfredo R. Clariá
 VGM Alejandro Lombardi
 VGM Gerardo Mancisidor
 Dr. Mariano Sciaroni

Sra. Haydee Gamen, viuda del Vcom. VGM (R) Roberto M. Gamen

Primera parte

Hacia el conflicto



Capítulo 1

Apoyo y cooperación en Malvinas, 1971-1982



Comienzos con Albatross

Desde 1945, la Fuerza Aérea Argentina ejercía la responsabilidad de administrar y conducir la aviación militar y civil adhiriendo al concepto del Poder Aéreo Integral que sostenía que, en la paz, la Aeronáutica en su totalidad contribuía a lograr objetivos políticos con más eficiencia que el más destructor de los bombardeos. Por ese motivo, a partir de 1949, cuando especialistas de la Fuerza se hicieron cargo del Observatorio Meteorológico de las islas Orcadas² y luego, tras la fundación en 1952 del Destacamento Aéreo Militar Río Gallegos para apoyar la exploración aérea antártica³, la Institución se familiarizó con el vuelo sobre el Atlántico Sur.

El 16 de diciembre de 1965, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Resolución 2065, en la cual se invitaba a los gobiernos de Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a encontrar un acuerdo por el diferendo que mantenían por la soberanía de las islas Malvinas. Sin embargo, al año siguiente, bajo la presidencia del teniente general Juan Carlos Onganía, la Armada Argentina estudió la ocupación militar del archipiélago⁴, y el 2 octubre de 1966, el submarino ARA *Santiago del Estero* desembarcó en secreto una patrulla de comandos anfibios en una playa desierta de la isla Soledad, a 40 km de Puerto Argentino⁵. Asimismo, en 1977, el almirante Emilio Eduardo Massera, comandante en jefe de la Armada Argentina, presentó ante la Junta de Comandantes en Jefe un nuevo proyecto que no fue aprobado por el presidente Jorge Rafael Videla⁶.

Mientras tanto, alentada por la resolución de la ONU, la Cancillería argentina acordó con su par británico un Memorando de Entendimiento, que se firmó el 14 de agosto de 1968 con el objetivo de «solucionar definitivamente y en forma amistosa la disputa [...] teniendo debidamente en cuenta los intereses de la población». En la confección de este acuerdo se empeñó el entonces embajador de la República Argentina ante el Reino Unido, brigadier (R) Eduardo Francisco Mc Loughlin, quien ejerció en el cargo entre 1966 y 1970. Pese a la clasificación «secreto», el documento se filtró a la prensa. La diplomacia se estrelló contra la resistencia de grupos económicos británicos inversores en las islas que siempre negaron la cesión de la soberanía, usurpada desde 1833.

Por esa causa, el Memorando se estancó, y el país se vio obligado a postergar los reclamos y abocarse a ganar la buena voluntad de los isleños o kelpers. Se trató de solucionar la incomunicación de las islas y satisfacer otras necesidades de los pobladores. Se ofreció establecer líneas regulares de transporte aéreo y marítimo, y brindar otros servicios esenciales para la vida. Hasta ese momento, la única conexión disponible era el buque RMS *Darwin* que, todos los meses, unía Stanley con Montevideo. Cada viaje insumía veinte días de navegación —ida y vuelta— más diez en el puerto. Un simple elemento que se quisiera obtener llegaba a manos de los isleños en treinta días como mínimo.

En 1970, el Partido Conservador desplazó al Laborista en el Reino Unido, y la oferta argentina fue vista con otra mirada. A fines de aquel año, con el objetivo de verificar la factibilidad del servicio aéreo y con la decidida participación de la Fuerza Aérea Argentina,

² "Nueva Comisión para Orcadas", *Revista Nacional de Aeronáutica*, N.º2, Buenos Aires, Círculo de Aeronáutica, febrero 1949, pág. 4.

³ "Creación del Destacamento Aeronáutico Militar Río Gallegos", Decreto 1010/52, *Boletín Aeronáutico Confidencial*, N.º66, 25 de junio de 1952, Buenos Aires, Ministerio de Aeronáutica, pág. 201.

⁴ COMISIÓN DE ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LAS RESPONSABILIDADES DEL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR. *Informe Final* (conocido como *Informe Rattenbach*), Tomo IV, Buenos Aires, Junta Militar, 1982, pág. 636.

⁵ "El desembarco secreto del 66", *Clarín*, 31 de marzo de 1996.

⁶ COMISIÓN DE ANÁLISIS..., *Informe Rattenbach*, op. cit., Tomo I, pág. 168; Tomo IV, pág. 636.

miembros de la Embajada británica en Buenos Aires y dirigentes malvinenses recorrieron la Patagonia para evaluar las facilidades portuarias y aeroportuarias de Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz y Río Gallegos.

Los capitanes Oscar A. Vijande y Rubén O. Moro tripularon el avión G-II de la I Brigada Aérea que trasladó la comitiva. El secretario de embajada Argerich y el subprefecto Adrián Lasalvia (especialista en puertos de la Prefectura Naval Argentina) componían la delegación argentina. Como representantes británicos, viajaron el secretario de embajada Ray Withney; el gerente de la Falkland Islands Company (FIC), Alistair Sloggie; el procurador del tesoro de las islas, Leslie Gleadell; y el capitán del *Darwin*, Warren White, nativo con más de veinte años de navegación entre distintos puntos del archipiélago.

Primer traslado aéreo

Enmarcado por el clima de buena voluntad, el 11 de febrero de 1971, el I Escuadrón de Tareas Especiales de la Base Aérea Militar Tandil⁷ recibió la orden del Comando de Operaciones Aéreas (COA) de realizar la evacuación aeromédica de urgencia de un enfermo grave, desde las Malvinas hasta Buenos Aires. El arribo a las islas solo se podría efectuar por amerizaje.

El único Grumman HU-16B Albatross disponible, el BS-03, tenía desperfectos en un motor. La unidad convocó a los mecánicos retirados a través de LU-22 Radio Tandil. Gracias a la respuesta favorable, a las 21:00 del día siguiente, el avión estaba reparado. El vuelo de prueba se efectuó esa misma noche. Para tripular la máquina se designó comandante de aeronave al mayor Carlos A. Quaglino; primer piloto, capitán Alfredo A. Cano; navegador, primer teniente Raúl A. Tamagnone; mecánicos, suboficiales mayores Roberto Thomas y Fidel Contino; radioperador, cabo principal Héctor O. Rodríguez; y paramédico, suboficial principal Ernesto Llanos. A las 22:00, el Comando de Operaciones Aéreas informó las frecuencias del radiofaro de la isla y de la estación de comunicaciones. No aclaró el sitio del amerizaje, el idioma del controlador aéreo, ni cómo llegar hasta la costa, ni el lugar de amarre.

El 14 de febrero, el BS-03 decoló de Tandil y luego de 5 horas 30 minutos aterrizó en Comodoro Rivadavia. Lo esperaban el doctor César de la Vega, jefe del Servicio de Gastroenterología del Hospital Rivadavia de Buenos Aires, y el capitán médico aeronáutico Eduardo Escribano. Los profesionales indagaron si el avión contaba con camilla, sistema de oxígeno y otros elementos.

A la tripulación le preocupaba el peso de la aeronave. El Albatross para acuatizar en aguas protegidas estaba limitado a 13.400 kg. En este vuelo, entre carga y combustible contaría con 14.300 kg; es decir, 900 por encima del autorizado, con la agravante de que el procedimiento, por realizarse en mar abierto y con fuerte oleaje a causa del viento, sería de por sí una emergencia.

El 15 de febrero de 1971, el BS-03 decoló a las 06:00 hacia Malvinas. Al pasar por lateral de Puerto Deseado, comenzaba a amanecer. El cielo se presentaba sin nubes y la visibilidad, ilimitada. Por fortuna, se recibió la señal del radiofaro de Stanley. El radiocompás brindó una marcación firme con suficiente antelación pues, a la altura del cabo Leal en el extremo septentrional de la isla Soledad, una densa capa de nubes impedía ver el terreno. Cuando la tripulación se comunicó en inglés, la operadora de Stanley le contestó en perfecto español y le informó el estado del tiempo. Las condiciones obligaron a improvisar una entrada por instrumentos que, curiosamente, usarían los Albatross en vuelos posteriores.

En la operación, el anfibia salió debajo de las nubes a 50 metros sobre el mar. A pesar de la visibilidad reducida por la lluvia, divisaron un hidroavión Beaver rojo que volaba 600 metros adelante. Desde esa aeronave informaron, en español, que les señalarían el lugar de amerizaje.

⁷ El I Escuadrón de Tareas Especiales tenía asignados tres aviones Grumman HU-16B Albatross (matrículas BS-01 y BS-03 –ambos trifibios– y el BS-02, anfibia); un Douglas C-47 modificado (TA-05); y dos Douglas HC-47 (TA-06 y TA-07); más un Otter, un DH 104 Dove y un Cessna C-182.



Grumman HU-16B Albatross fondeado en Puerto Stanley

Gentileza: Brig. VGM (R) Bloomer Reeve

El BS-03, en zigzag, se acercaba sin pasarlo y así lo siguió hasta la bahía de Stanley (orientada de este a oeste). Mientras el Beaver acuatizaba, el Albatross hizo un amplio viraje de 360° y, tras sobrevolar la población, entró en final.

A las 09:31, un avión de la Fuerza Aérea Argentina amerizaba por primera vez en las islas Malvinas. La operadora los guio hasta una boya de amarre anclada cerca del hangar con rampa, a 1500 metros de la ciudad. Un bote inflable, con dos hombres rana a bordo, se aproximó para llevar al personal a tierra. Como la maniobra de atraque se demoraba, en el primer viaje subieron solo los dos médicos. En el segundo, el comandante y el navegador. El capitán Cano y los dos mecánicos decidieron quedarse para colocar dos cohetes auxiliares de despegue (JATO⁸) y probar los circuitos eléctricos de disparo.

En la oficina del puerto, los tripulantes del BS-03 conocieron a Miriam Booth y a su padre. Ella era la operadora, y él, electricista jefe de la Falkland Islands Company (FIC) y piloto del Beaver que guio el acuatizaje. Después, llegó la ambulancia con el enfermo. Se trataba de Mathew Mc Connan, un descendiente de escoceses nacido en Santa Cruz (Argentina), que durante quince años había vivido y trabajado en el faro ubicado en la entrada de la bahía de Stanley. Alcohólico contumaz, padecía una cirrosis hepática crónica, úlcera sangrante de estómago y nefritis. Le hicieron ocho transfusiones antes de sacarlo del hospital.

Con la colaboración de cuatro policías de la ciudad y del jefe de puerto, la tripulación y los médicos subieron la camilla a un viejo lanchón y navegaron hasta el BS-03. Soltadas las amarras del avión, dos embarcaciones apoyaron la maniobra girando alrededor. El capitán Cano, ahora en función de piloto, navegó hasta el punto de despegue. A la bahía, de 900 metros de ancho por 7000 de largo, debían tomarla cruzada para enfrentar el viento que soplaba desde los 320° a 65 km/h. Con motor a pleno, la aeronave no se elevó en la distancia esperada por el exceso de peso (14.300 kg). En la mitad del recorrido, montada sobre el *redan*⁹ del casco y con las alas niveladas, alcanzó los 150 km/h requeridos para encender los JATO¹⁰. Cuando se dispararon, el avión se separó del agua y comenzó el ascenso. Eran las 12:30.

⁸ JATO (Jet Assisted Take Off): despegue asistido por reactores.

⁹ *Redan*: escalón que tienen los aviones anfios debajo del casco.

¹⁰ Cada JATO otorga un empuje adicional de 1000 libras (455 kg) durante quince segundos. El Albatross usaba dos para despegar, podía emplear hasta cuatro.

Dada la gravedad del enfermo, en la mitad del cruce, el comandante le requirió al Comando una máquina más veloz. Por este motivo, el mayor Martín Álvarez, que realizaba un vuelo de Líneas Aéreas del Estado (LADE) en el F-27 matrícula TC-46, se dirigió a Comodoro Rivadavia para trasladarlo a la Capital Federal. Una ambulancia, una enfermera bilingüe, periodistas y fotógrafos esperaban al BS-03. El TC-46 aterrizó en Comodoro a las 17:30, despegó a las 18:10 y arribó a Aeroparque a las 21:50. Mc Connan fue internado en el Hospital Rivadavia. Todo resultó en vano, pues falleció el domingo siguiente. La familia lo hizo sepultar en el cementerio de La Tablada.

Declaración Conjunta de Buenos Aires del 1 de julio de 1971

Tras la experiencia de la evacuación aeromédica y dentro del marco general de las negociaciones recomendadas por la Resolución 2065 de las Naciones Unidas, el 1 de julio de 1971 los representantes de ambos países firmaron la Declaración Conjunta de Buenos Aires¹¹. En resumen, era un acuerdo de comunicación y cooperación entre los gobiernos de las islas Malvinas y de la Argentina. Supeditado a la aprobación de las respectivas autoridades, las nuevas medidas contribuirían al proceso de encontrar una solución definitiva a la disputa por las islas, según lo había aconsejado la ONU.

Segundo vuelo - primero con pasajeros

A raíz del compromiso firmado, el BS-02 partió a Malvinas trasladando al secretario de embajada Carlos Louge, de la Dirección General de Antártida e Islas Malvinas; al comodoro Ernesto J. Arillo, del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina; y a los británicos John Ashy Jones, Richard V. Goss y Richard Hills. El 3 de julio de 1971 a las 08:15, el Albatross despegó desde Río Gallegos pilotado por el mayor Carlos A. Quaglino y por el primer teniente Antonio A. Bruno. Completaban la tripulación el navegador, primer teniente Raúl A. Tamagnone; el mecánico, suboficial mayor Abel Poletto; y el radiopeador, suboficial mayor Julio Martín.

Después de 3 horas 15 minutos, en un día radiante, el anfíbio amerizó en Malvinas. Igual que en el primer viaje, la población lo recibió alborozada. A las 14:40 emprendió el regreso. El viento de frente elevó a 5 horas 11 minutos el vuelo hasta Comodoro Rivadavia.

Tercer vuelo

El 11 de agosto de 1971, un grupo de ingenieros civiles y militares del Reino Unido y de la Argentina se dirigió a las islas para estudiar el terreno donde se construiría una pista. Despegaron de Comodoro Rivadavia en el Albatross matrícula BS-02, pilotado por los capitanes Alfredo A. Cano y Ángel G. Toribio. Al regreso, evacuaron a un obrero portuario que había sufrido un accidente y requería tratamiento quirúrgico especializado. El director del nosocomio de Stanley lo acompañó hasta el Hospital Británico en Buenos Aires.

Cuarto vuelo - primero con correo

Las cartas desde el Reino Unido (vía Montevideo) tardaban hasta siete meses en llegar a Malvinas. El buque *Darwin*, que hacía el tramo Malvinas-Uruguay, presentaba fallas insalvables. Por esa causa, el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Fuerza Aérea Argentina, Aerolíneas Argentinas, y la Secretaría de Correos y Telecomunicaciones acordaron organizar un servicio postal a las islas. Con ese objetivo, se alistó un Albatross en Comodoro Rivadavia para trasladar las sacas que llegarían en un vuelo de Aerolíneas. Los comandantes de aeronave, con la intervención del Correo, se ocuparían de intercambiar las bolsas.

El 20 de agosto de 1971, a las 06:00 de la mañana, el BS-02 despegó rumbo a las islas comandado por el mayor Carlos A. Quaglino y el primer teniente Antonio A. Bruno como

¹¹ Ver "Anexo 1", al final de este capítulo.

copiloto. A bordo, viajaba de regreso el director del hospital de Stanley. Después de 3 horas 50 minutos, amerizó mientras un fuerte viento encrespaba la superficie de la bahía. Los isleños, hábiles marineros, habían capitalizado la experiencia anterior. Llegaron en un lanchón e instalaron un tubo de goma inflado junto al lado izquierdo del fuselaje para evitar golpear el avión. En medio de la rada, habían colocado una boya de grandes dimensiones que, mediante un cabo, usaron como punto de sujeción del Albatross.

Pese a los esfuerzos, el oleaje le dificultaba al timonel su maniobra de amarre. La cubierta del lanchón en un instante estaba a 1,5 metros por debajo de la puerta del BS-02 y en el siguiente, 30 centímetros por encima del flap, que en el agua se encuentra a 2,5 metros de la superficie. No obstante, uno a uno, los tripulantes fueron saltando a la cubierta, mientras que el mecánico permanecía en el avión. En el corto viaje hacia la costa, por momentos la lancha sumergía la proa en el agua. Apenas desembarcaron, en un Land Rover llevaron las dos sacas a la oficina local. En minutos comenzó la distribución de la correspondencia. Con gran sorpresa, los pobladores comprobaron que desde la fecha del matasellos habían transcurrido tan solo setenta y dos horas.

Dentro del avión, el suboficial mayor Fidel Contino sentía la violencia de la marejada que a veces lo cubría por completo. Al mediodía, el mayor Quaglino comenzó a inquietarse porque no veía movimientos ni el mecánico contestaba el VHF, por lo tanto, pidió que lo trasladaran en el lanchón. Pero resultó imposible acercarse al BS-02 sin peligro de embestirlo. A las 16:00, en un nuevo intento, remolcaron un chinchorro con dos hombres a bordo. Con gran trabajo, ataron un par de cabos a las alas del Albatross y rescataron al mecánico. Como las olas excedían el metro y medio de altura, máximo para despegar, pernoctaron en Stanley.

Al día siguiente, mejoró la situación meteorológica, no así el avión. Cerca de doscientos litros de agua inundaron la sentina de proa y la bomba de achique estaba descompuesta. De todos modos, soltaron amarras e intentaron ponerlo en marcha. El motor N.º 1 tardó en arrancar alrededor de diez minutos, lapso en que el viento acercó demasiado la aeronave a la costa. Al final, con ambos motores funcionando, se dirigieron al extremo este de la bahía. El viento soplaba desde los 340° a 75 km/h. El piloto dio a pleno mientras luchaba con los comandos para mantener las alas niveladas. La velocidad aumentaba lentamente. El comandante ordenó disparar los JATO cuando aún faltaba alcanzar las condiciones aconsejadas. El avión se elevó, pero a los quince segundos, al extinguirse los cohetes, volvió al mar y continuó la carrera. Cerca del final de la bahía, logró despegar pasando a escasa altura del cuartel de los Royal Marines.

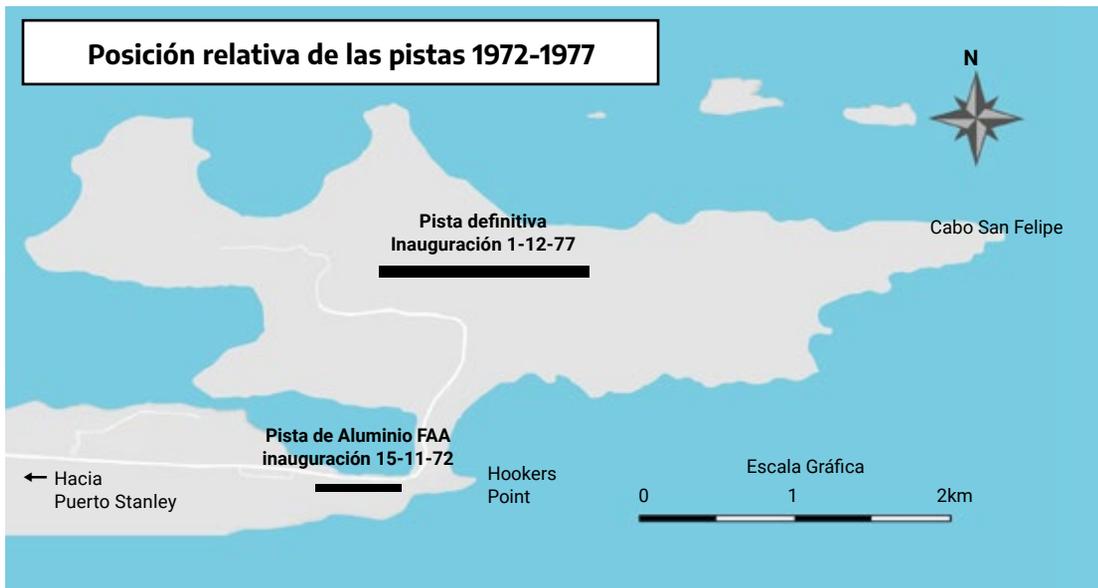
En Comodoro Rivadavia, 6 horas 45 minutos más tarde, la aeronave tocó la pista. Después, siguió hacia Tandil. En un vehículo, el comandante se dirigió a la oficina de correos de la ciudad, donde entregó las sacas traídas desde Malvinas. El acto conmocionó al jefe de la sucursal y al personal presente.

Primera pista

El transporte marítimo con el *Darwin* entre las islas y Montevideo daba pérdidas significativas. Al salir de servicio, la FIC lo vendió. Sin otro medio de comunicación, los vuelos con los Albatross se hicieron rutinarios. Con lo cual, las autoridades argentinas y las británicas resolvieron dar otro paso hacia la integración prevista en la Declaración Conjunta de 1971.

Se resolvió construir una pista provisoria para aterrizar con ruedas, instalar los servicios de aeródromo para apoyar la operación de las aeronaves y una agencia para comercializar los pasajes. La tarea no sería fácil: las características del terreno constituían, de por sí, un desafío. La superficie era irregular y, además, sus condiciones geomorfológicas (turba impregnada de humedad) eran las menos apropiadas para cualquier tipo de cimentación.

En septiembre de 1971, se despachó un vuelo con representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores y de la Fuerza Aérea. La comisión debía elegir el emplazamiento de un aeródromo apto para aeronaves Fokker F-27. Encabezada por el secretario Carlos Rouge, la comitiva



estaba compuesta por el coronel (R) Luis González Balcarce; el vicecomodoro Alcides A. Degand Löb; el mayor Carlos F. Bloomer Reeve, exjefe comercial de Líneas Aéreas del Estado (LADE) Central; el mayor Luis A. Remorino, ingeniero de la Dirección de Infraestructura que haría el trabajo; y el agregado de la Royal Air Force (RAF) en Buenos Aires.

El aeródromo funcionaría por dos años, hasta que el Reino Unido construyera otro con pista asfaltada. La obra implicaba hacer acuerdos para que los buques argentinos de Transportes Navales trasladaran maquinarias, planchas de aluminio —similares a las utilizadas en Vietnam— y personal del entonces Grupo I de Mantenimiento de la Fuerza Aérea. Asimismo, sería necesario obtener autorización para:

- Adquirir, por lo menos, tres viviendas (una de ellas para el personal técnico de Yacimientos Petrolíferos Fiscales) y un local para la oficina de Líneas Aéreas del Estado.
- Instalar dos estaciones de comunicaciones BLU (banda lateral única).
- Llevar desde el continente dos o más vehículos, incluso un camión cisterna.
- Preparar un acceso a la pista.
- Alojarse transitoriamente a treinta operarios.
- Compatibilizar los mecanismos contables para la transferencia de fondos.
- Habilitar al oficial de la Fuerza Aérea Argentina a expedir la *White Card* que habilitaba a los kelpers a viajar ida y vuelta de las islas al territorio continental argentino. Emitido en Buenos Aires por la cancillería o en Stanley por su representante, constituiría un documento para isleños nativos. A ciudadanos de otras nacionalidades, incluso británicos, se les reconocería el pasaporte correspondiente.

De los sectores inspeccionados, la comisión eligió el próximo a la saliente de un cabo denominado Hookers Point, a 2 km de Stanley. Esa superficie, con gran esfuerzo técnico, permitiría construir una pista de 720 metros de largo y 30 de ancho, sin zona de frenado. Las dimensiones y la orientación condicionarían la operación de los F-27. Sería necesario, además, abrir un camino para unir el aeropuerto con la ciudad.

Representantes argentinos permanentes en Stanley

La Declaración Conjunta del 1 de julio de 1971 preveía que los representantes, argentino y británico, de la Comisión Consultiva Especial residieran en Stanley. Conforme con la decisión, en diciembre, se designaría a un vicecomodoro para cubrir el cargo por un bienio.

El oficial jefe dependería del director general de Antártida y Malvinas del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Al funcionario le fijaron las responsabilidades que correspondían a las distintas áreas del Estado nacional involucradas en la acción de relaciones exteriores argentinas destinadas a captar la buena voluntad de los isleños. En primer lugar ocuparía la jefatura de la agencia LADE; después tendría a sus órdenes, en distinta relación de dependencia, los organismos o las empresas estatales de la Argentina continental; es decir, las comisiones particulares y de turismo, los equipos de trabajo de las reparticiones gubernamentales y de las empresas que brindasen servicios a los isleños: Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Gas del Estado, Transportes Navales, Fuerza Aérea Argentina, Secretaría de Correos y Telecomunicaciones, entre otros. Incluso facilitaría y coordinaría las investigaciones de campo de la Sociedad Científica Argentina.

Un supervisor de LADE lo asistiría como auxiliar con la función de jefe de base y promotor de ventas de pasajes desde Stanley a cualquier parte del mundo, mediante conexiones con otras compañías aéreas; en particular, con Aerolíneas Argentinas. Además, se cubrirían los cargos de operador de torre de las aeronaves argentinas, y del servicio de comunicaciones para mantener enlace BLU y de teletipo con las agencias de LADE en el continente.

El gobierno isleño destinó una vivienda para el vicecomodoro, con un pago simbólico de una moneda de cobre, y cedió un local para LADE, en donde funcionó la estación de radio. A su vez, les alquilaban casas a los empleados argentinos.

1972. Vicecomodoro César Alberto de la Colina

Ocupó el cargo entre 1972 y 1974, asistido por el supervisor Mario Sassi como jefe de base. Durante la gestión, cuarenta personas dirigidas por el capitán Raúl O. Maiorano del Grupo 1 de Construcciones nivelaron el terreno y armaron la pista transitoria. Por otro lado, los operarios estaban siempre dispuestos a colaborar con los lugareños. En una oportunidad, rescataron un Land Rover que había entrado al mar por descuido de su conductor.

Primer servicio regular de LADE

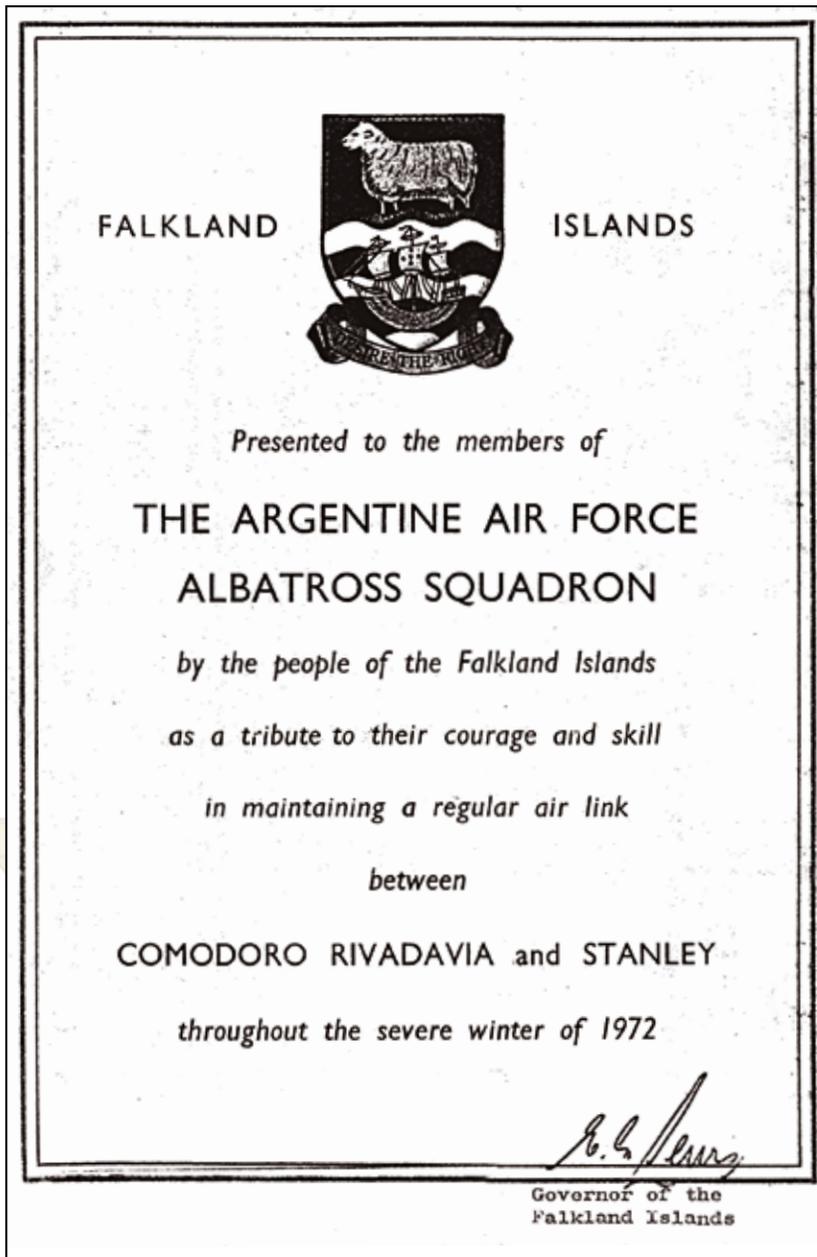
El 12 de enero de 1972, mientras se preparaba la futura pista, LADE comenzó a operar con Albatross configurados para seis y ocho pasajeros. En total, se realizaron treinta cruces con 203 horas de vuelo. Las vicisitudes de cada acuatizaje con estas lentas aeronaves de búsqueda y salvamento evidenciaron la acción pionera de los tripulantes.

Se desempeñaron como pilotos: mayor Alberto S. Álvarez, capitanes Ángel G. Toribio y José A. Demarco, primeros tenientes Juan M. Maclay y Antonio A. Bruno; navegadores: primeros tenientes Héctor González, Francisco F. Mensi y Raúl A. Tamagnone; mecánicos: suboficiales mayores Fidel Contino y Rubén C. Bidegain, y suboficial auxiliar Néstor Fernández; y radioperadores: suboficial mayor Julio Martín, cabos principales Juan C. Scianca y Eduardo Castilla, cabo primero Jorge Morales y cabo Ricardo del Río.

Los F-27 inauguran la pista de aluminio

A partir de la habilitación de la pista, el 15 de noviembre de 1972, LADE comenzó a operar con los Fokker F-27. Un día antes del acto inaugural, para familiarizarlos con el aeródromo, la I Brigada Aérea envió seis pilotos: los vicecomodoros Raúl A. Barcala (jefe de Operaciones de la Brigada) y Roberto H. López (jefe de Escuadrón F-27); el mayor Jorge R. Ruiz (jefe de Operaciones de LADE); y los capitanes Rubén O. Moro, Carlos G. Novillo y Abel A. Síntora.

Los pilotos nunca habían aterrizado sobre planchas de aluminio. Por esa causa, presenciaron la llegada desde la cabina de pilotaje. La pista no se veía tan corta como indicaban los 720 metros de longitud porque, en perspectiva, los escasos 30 metros de ancho daban la



Diploma otorgado por el gobernador Gordon Lewis al Escuadrón Albatross por los servicios cumplidos

Gentileza:

Brig. VGM (R) Bloomer Reeve

impresión de que tenía un tamaño normal. Tocar antes, irse largo o afuera de las planchas, terminaría en una rotura del tren de aterrizaje, pues carecía de banquinas y de zonas de frenado. Más allá de la chapa de aluminio, todo era turba esponjosa, húmeda y sin consistencia para soportar el peso de una persona. Ese día soplaba un viento cruzado, a 90° de la pista. De cualquier forma, el vicecomodoro Barcala, al comando del F-27, aterrizó sin inconvenientes y con los frenos aplicados logró detenerlo poco antes del final.

Al día siguiente, la ceremonia de inauguración comenzó a las 11:00, cuando el T-43 arribó a Malvinas. A bordo viajaban el comandante de Regiones Aéreas, brigadier mayor Higinio González; el director de Líneas Aéreas del Estado, brigadier Eliseo S. Ruiz; el jefe I Intereses Aeronáuticos del Estado Mayor General, comodoro Roberto J. Rodríguez; el director de Infraestructura, comodoro Alfredo R. Cabeza; el jefe de la Región Aérea Sur, comodoro Ángel M. Zamboni; el jefe del Grupo 1 de Mantenimiento de Infraestructura, comodoro Oscar A. Stagnaro; el jefe del Departamento de Relaciones Públicas de la



La pista de aluminio, obra del Grupo 1 de Construcciones en Hookers Point, a 2 km de Puerto Stanley

Gentileza: Com. VGM (R) Spath

Fuerza Aérea, comodoro Evergisto Gómez; el jefe del Departamento Asuntos Civiles del Estado Mayor General, comodoro Alcides A. Degand Löb; el jefe de Transportes Navales, capitán de navío Guillermo H. Tello; el director general de Antártida y Malvinas, ministro Mario Izaguirre; y el director del Departamento de América Latina, ministro Enrique Ros; entre otros.

La delegación fue recibida por el gobernador británico Ernest Gordon Lewis que, en nombre de la corona, agradeció el esfuerzo por construir la pista y elogió la acción cumplida con los anfibios. Luego, el brigadier mayor Higinio González pronunció una alocución representando a las autoridades de la Nación. El obispo católico y el reverendo anglicano bendijeron juntos el aeródromo y se descubrió una placa conmemorativa. A continuación, se inauguró la agencia de Líneas Aéreas del Estado y se dejó constancia de la ceremonia en un protocolo que sería el primero de los firmados en las islas desde 1833.

A partir de ese momento, el servicio regular con F-27 se realizaría los lunes. Partía de Comodoro Rivadavia a las 10:00, llegaba a Stanley a las 12:30 y emprendía el regreso una hora después. El pasaje de cada cruce costaba 9,80 libras o 230 pesos; desde Buenos Aires hasta Comodoro Rivadavia se viajaba en las aerolíneas comerciales, a 295 pesos por pasaje. Para trasladarse a Stanley, era necesario poseer el certificado de vacunación internacional y la autorización del Ministerio de Relaciones Exteriores. Estos requisitos eran solo para los argentinos y los extranjeros residentes. A los foráneos se les exigía presentar el pasaporte. Los viajeros debían llevar, como mínimo, cinco libras por día de permanencia.

En Comodoro Rivadavia y en Stanley, el servicio de aduana cumplía las funciones sin mayores exigencias. En dichos destinos, se llenaban las tarjetas de embarque/desembarque redactadas en español y en inglés, donde se consignaban la nacionalidad, el domicilio y el documento de identidad. Cuando viajaban al territorio continental, los malvinenses también debían cumplir las disposiciones y obtener la *White Card* en las oficinas del representante británico.



Vista desde la cabina de un F-27 próximo al aterrizaje en Hookers Point - Gentileza: Brig. VGM (R) Bloomer Reeve



Arribo del F-27 matrícula-44; el vicecomodoro César A. De la Colina acompañado del gobernador Gordon Lewis, el edecán Richard Goss y el jefe de policía Terence Peck - BANIM DEH-FAA

1974. Vicecomodoro Carlos Felipe Bloomer Reeve

Arribó a Stanley con su familia el 26 de febrero de 1974. Después de superponerse una semana con el vicecomodoro De la Colina, asumió las funciones diplomáticas y las correspondientes a la gerencia de la sucursal LADE, donde el supervisor Sassi continuaba como encargado.

Bloomer Reeve tenía experiencia en asuntos vinculados con Malvinas. En 1969, cuando se desempeñaba como jefe comercial de LADE y el único periódico argentino que llegaba a Stanley era el *Buenos Aires Herald*, le sugirió al director del matutino que hiciera una nota sobre la línea de fomento. El periodista Bonnie Tucker entrevistó a los directivos de LADE, quienes le manifestaron la convicción de que la empresa operada por la Fuerza Aérea Argentina era el instrumento más idóneo para establecer un enlace regular entre las Malvinas y Comodoro Rivadavia. Por el mismo motivo, designado por la Fuerza, había integrado la comisión mixta con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Durante su estadía, Relaciones Exteriores inició nuevas medidas de acercamiento. En principio, comisionó a dos profesoras de español, bilingües, para que se radicaran en Stanley. En marzo, el ARA *Bahía Buen Suceso* trasladó tres veleros grumete para la agrupación juvenil de las islas, donados por el club náutico de San Isidro y el de Ushuaia. Meses después, fueron devueltos para su reparación.

Además, comenzó la construcción de la planta Antares II con diecisiete tanques aéreos de nafta, aeroquerosén, querosén y gasoil; un laboratorio y una estación de combustible. En la obra, dirigida por YPF, intervinieron sesenta y cuatro operarios durante seis meses. El buque ARA *Cabo San Gonzalo* realizó dos viajes trasladando materiales. En el complejo se instaló un sistema de carga por cañerías desde el muelle de la Falkland Islands Company. Una vez puesto a punto, la empresa británica no autorizó su operación aduciendo factores de seguridad, en contra del acuerdo inicial.

Asimismo, Gas del Estado habilitó un servicio de tubos de gas, además de treinta calefactores y cocinas. Construyó un local de distribución y en el continente capacitó a dos isleños como instaladores. LADE se encargó de la administración y, a partir de mayo, reforzó la dotación con el suboficial principal Jorge Sossa, que se hizo cargo de las comunicaciones y de las tareas de auxiliar de operaciones.

La Sociedad Científica Argentina, en 1974, efectuó otro aporte a la población malvinense mediante una investigación agroganadera del archipiélago con el informe correspondiente. En 1975, envió contenedores con elementos para inseminación artificial de ganado ovino, solicitados por el veterinario Ronald Crosby. Más adelante, la Dirección de Remonta y Veterinaria del Ejército enviaría caballos de raza como reproductores. Los animales quedaron al cuidado de la familia Turner.

También, se promovieron actividades culturales. En mayo de ese año, viajó un grupo de actores bajo la dirección de Iris Marga. Ofrecieron representaciones teatrales y musicales organizadas por LADE en el Town Hall. Era la primera vez que los isleños vivían esta experiencia. La mayoría asistió a dos funciones.

En otra oportunidad, por mediación del Instituto Salesiano de Artes Gráficas, de Buenos Aires, en un vuelo especial se trasladó una colección de cuadros y esculturas que recordaban la primera edición del Martín Fierro. Las obras pertenecían a Castagnino, Pettoruti, Quinquela Martín, López Anaya y De la Vega. En la planta superior del edificio de LADE, se organizó una biblioteca de lengua española con la colaboración de editoriales argentinas¹².

¹² En 1974 un grupo de kelpers visitó la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, acompañado por el vicecomodoro César A. de la Colina. Los isleños estamparon sus firmas en una infografía que, actualmente, se encuentra encuadrada frente al ingreso a la sala Héroes de Malvinas.



Oficina de LADE en Puerto Stanley
Gentileza: Vcom. VGM (R) Agnoletti



Fokker F-27 aterrizado en la pista de aluminio de Hookers Point - Gentileza: Brig. VGM (R) Bloomer Reeve

En 1975, LADE entregó distinciones a quienes apoyaban la actividad aeronáutica: Daniel Borland, pronosticador; Ashmoore, jefe médico; Cox, segundo médico; Kern, jefe de los servicios aéreos locales; Halliday, jefe de aduana y capitán de puerto; y monseñor Spraggon, obispo católico. Durante este periodo, LADE donó repuestos para los aviones Beaver que cumplían el servicio aéreo de las islas a través de FIGAS (Falkland Islands Government Air Services).

El 14 de octubre de 1976, uno de los Beaver equipado con pontones se declaró en emergencia sobre el mar. El piloto Ian Campbell murió y Bernard Lee, el acompañante, se salvó. El vicecomodoro Bloomer Reeve requirió la búsqueda y rescate a la Fuerza Aérea, que asignó un F-27 equipado con tanques suplementarios externos. Comandado por el mayor Alfredo Cano, el avión despegó a las 06:25 del 15 de octubre, desde la I Brigada Aérea transportando médicos, especialistas en supervivencia y fotógrafos.

Por radio, se coordinaba el área de la búsqueda con el vicecomodoro Bloomer Reeve. Iniciaron un patrón de exploración paralelo en dirección norte-sur. Cerca de las 16:00, observaron un fuerte reflejo en la superficie del mar, en Punta Aguda, isla Bougainville. El sol destellaba en los pulidos pontones del avión que se mantenía a flote, invertido y semi sumergido. A pocos metros estaba el único sobreviviente haciendo señas. De inmediato se comunicó el hallazgo a Comodoro Rivadavia, que coordinó el rescate con Malvinas. El F-27 permaneció orbitando hasta que llegó una lancha rápida.



Planta de combustible instalada por YPF Antares - Gentileza: Brig. VGM (R) Bloomer Reeve

El Beaver había sufrido una plantada de motor. En la emergencia, el piloto se dirigió hacia la única piedra que sobresalía en las cercanías, donde intentó amerizar. Desafortunadamente, se posó sobre una alfombra de algas, los pontones se engancharon y el avión capotó. El piloto falleció ahogado mientras trataba de salir y sobrevivió el acompañante que alcanzó la saliente rocosa.

El F-27 aterrizó en Malvinas; allí lo esperaba el vicecomodoro Bloomer Reeve, quien le transmitió a la tripulación la invitación del gobernador a su casa. Autorizado el pernocte, se alojaron en el hotel Upland Goose. Al anochecer, mientras caminaban hacia la residencia, recibieron desacostumbradas muestras de afecto de parte de los pobladores. Al día siguiente, por primera vez el F-27 voló sin escalas desde Malvinas hasta la I Brigada de El Palomar.

La Fuerza Aérea Argentina instaló un radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR, en sus siglas en inglés) para asistir la navegación radioeléctrica de los aviones. Al mismo tiempo, efectuaba vuelos de evacuación sanitaria y coordinaba el viaje de becarios al continente. El Grupo 1 de Construcciones destacó veinticinco hombres para mantener la pista provisoria, tarea que demandó veintiún días.

No todo eran abrazos con los habitantes de las islas. En el verano 1974-1975, el Ministerio de Bienestar Social fletó el barco griego *Regina Prima* para realizar cruceros a las Malvinas y a la Antártida. El contrato estipulaba que la nave no izaría ninguna bandera de cortesía como se estilaba al llegar a un país extranjero. En el primer viaje, durante la permanencia en puerto, mientras las bandas de música ejecutaban un concierto en el Town Hall, los estudiantes locales visitaron la embarcación.

En el cuarto viaje, el comité de la Falkland Islands Company presionó para que elevasen la bandera de cortesía británica. Consultado, Relaciones Exteriores rechazó la exigencia porque la aceptación implicaba modificar lo convenido. A consecuencia, las autoridades isleñas no autorizaron el descenso de los pasajeros.

En 1975, el Reino Unido adjudicó la construcción de la pista asfaltada a la empresa Johnston Construction Co. El inicio de la obra suscitó reacciones adversas. Oftalmólogos y pediatras argentinos viajaron para abordar temas de medicina preventiva. Al no contar con el beneplácito del médico local, la reunión se realizó en el domicilio de Cecilia Gooch, enfermera jubilada, casada con un ingeniero naval residente. De ser necesario, los enfermos eran evacuados al Hospital Alvear de Comodoro Rivadavia y las religiosas de la comunidad



Avión anfíbio Beaver, perteneciente al Falkland Islands Government Air Services (FIGAS) - Gentileza: Com. (R) Canosa

canadiense servían de intérpretes. Además, eminentes científicos como el doctor René Favalaro y el doctor Amílcar Argüelles visitaron el archipiélago. Este último hizo investigaciones sobre pacientes locales, en la especialidad de endocrinología.

El 4 de febrero de 1976, el buque oceanográfico RRS *Shackleton* fue interceptado en alta mar por el destructor *Almirante Storni* de la Armada Argentina. Esta acción injustificada del navío de guerra argentino fue un serio escollo para la política de seducción. Con solo negarse a detenerse, el británico había continuado sin que el argentino tomara una acción punitiva. Cuando arribaron a Stanley y difundieron la noticia, los opositores a la Argentina encontraron el justificativo que necesitaban para manifestarse en contra. La familia de Bloomer Reeve regresó alegando condiciones incómodas para la convivencia. El gobernador se esmeró en revertir la situación y señaló que el desagrado provenía de la empresa británica, constructora de la pista, pues solo el 25% de los operarios eran residentes.

El mismo año, *lord* Edward Shackleton, sobrino del explorador antártico y encargado de los temas vinculados con las islas del Atlántico Sur, arribó en un servicio de LADE. Sostuvo prolongadas conversaciones con el vicecomodoro y apreció en detalle las tareas que cumplía la empresa aérea.

1976. Vicecomodoro Rodolfo Abel Carnelli

Permaneció en Stanley desde febrero de 1976 hasta febrero de 1978. Durante la gestión, conservó la buena imagen del país y de la Fuerza Aérea, y logró que confiaran en sus declaraciones y compromisos. Junto con su familia, mantuvo relaciones amistosas y cordiales con los habitantes. Su objetivo, como el de los antecesores, era ganar la buena voluntad de los pobladores isleños.

También hubo sinsabores. En una oportunidad, al terminar la visita de un contingente de turistas argentinos, las autoridades locales recurrieron al vicecomodoro para reclamarle un plato antiguo, desaparecido de la iglesia anglicana. En otra ocasión, faltó una máquina fotográfica. Si bien estos son defectos de algunos viajeros de cualquier parte del mundo y los objetos fueron restituidos, el perfil del país retrocedía en el concepto de los malvinenses.

Los oficiales jefes que se desempeñaban como delegados estaban convencidos de que el tiempo obraba en favor de la integración. Sin embargo, reconocían que el acercamiento se oponía a los objetivos de la Falkland Islands Company (FIC) y al United Kingdom



Radiofaro VOR instalado por la Fuerza Aérea Argentina en proximidades del aeropuerto de Puerto Stanley

Gentileza: Vcom. VGM (R) Agnoletti

Falkland Islands Committee (UKFIC)¹³. Los miembros de estas asociaciones obstaculizaban los esfuerzos e influían en los isleños reprochando como colaboracionistas a quienes aceptaban trabajar para los *argies*¹⁴.

Al comienzo, treinta jóvenes se acogieron a las becas de estudio. Al final, la prédica de la FIC logró convencerlos de que la aceptación equivalía a traición. Como resultado, escasos alumnos recibieron instrucción en la Argentina. Otra muestra de rechazo se constató cuando dejaron una apreciable cantidad de latas de cerveza vacías en la puerta de la casa de Carnelli; o cuando el vicecomodoro notó que si se cruzaba con un vecino lo saludaba amablemente, pero si estaba acompañado por alguien de la FIC lo ignoraba y hasta le negaba el saludo.

La Falkland Islands Company, que ejercía un firme oligopolio respecto de la actividad económica de las islas, recibía un subsidio del gobierno británico para subsistir. Frente a esa debilidad, en 1977, el entonces presidente del Directorio del Banco Tornquist, Héctor F. D. Capozzolo, imaginó una aproximación oblicua para recuperar las Malvinas.

El banquero estimó —que los accionistas que recibían exiguos dividendos por su inversión— bien podían ser tentados a vender sus acciones. Expuso el plan al ministro Martínez de Hoz que estuvo de acuerdo y se comprometió a financiar la operación por vía del Tesoro Nacional.

Para ocultar la intención argentina, en el mayor secreto se confió la negociación a la Sra. Beau, presidente de la Banque Occidentale de Francia. Las transacciones estuvieron bien encaminadas, incluso recibieron un guiño favorable del gobierno británico, hasta que el diario local *La Opinión* difundió el proyecto y provocó una inmediata reacción en la Cámara de los Comunes¹⁵.

Además de ese percance, en 1977, el gobernador Neville A. French fue reemplazado por James R. Parker, que había llegado con instrucciones de endurecer las relaciones. Entre otras medidas, creó la vicegobernación cortando, así, la relación directa con el vicecomodoro. La situación se tornó más estricta: para atracar en el muelle solo se autorizaba a los buques de Transportes Navales que habían requerido el permiso con anticipación.

¹³ UKFIC: organización no gubernamental constituida en Londres para defender los intereses de la FIC.

¹⁴ *Argie*: denominación despectiva que refiere a los argentinos.

¹⁵ LOWELL S. GUSTAFSON, *The Sovereignty Dispute over the Falkland (Malvinas) Islands*, Oxford University Press, 1988, pág. 101.

En Comodoro Rivadavia, Gas del Estado capacitó a un malvinense para que instalase gas natural en un centenar de casas. Cuando llegó el momento de habilitar las conexiones, personal jerárquico se trasladó a las islas. A raíz de que el inspector encontró fallas en una de las viviendas, la radio local difundió la discrepancia entre el operario y la compañía argentina como si fuese una cuestión de Estado. Ante la renuncia del instalador, el vicecomodoro le pidió que reconsiderara su conducta en bien de la comunidad. Cuando se creía que ya no existían impedimentos porque el técnico había aceptado las disculpas, Gas del Estado exigió que las facturas se pagaran en pesos, en vez de libras malvinenses. Tiempo después, con la mediación del gobernador, los pobladores tuvieron en sus hogares gas natural.



Bienvenido a Las Malvinas.

El Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina estableció una agencia de Líneas Aéreas del Estado en Puerto Stanley.

Una pista de aterrizaje será construida por el Grupo 1 de Mantenimiento con materiales y técnicas de avanzada.

Así se establecerá el primer servicio de comunicación aérea entre Las Malvinas y Comodoro Rivadavia. Aviones G-II —de fabricación nacional— operados por LADE, realizarán el transporte de pasajeros y carga.

Como vehículo exclusivo para la base y apoyo en tierra para el servicio, la Fuerza Aérea Argentina seleccionó un Pick-Up Dodge D-200 V8 de 202 HP.

Algo que enorgullece a Chrysler Fevre Argentina

e Igarreta su concesionario oficial para ventas al gobierno por cuyo intermedio se entregó el Pick-Up Dodge .

Este vehículo resulta especialmente apto para misiones en la zona, por su tracción en todas las ruedas, su potencia, su capacidad para 6 pasajeros y equipajes, caja de 6 velocidades de avance y dos de retroceso.

Todo esto demuestra lo que es anticipación automotriz en la Argentina.

Las Malvinas nos dieron la bienvenida por primera vez.

No será la última.



FUEZA AEREA ARGENTINA.
LINEAS AEREAS DEL ESTADO.

Propaganda en ocasión de la entrega de un vehículo utilitario por parte de Chrysler Fevre Argentina a LADE para su utilización en Puerto Stanley - Gentileza: brigadier VGM (R) Bloomer Reeve



G-II VR-16 de verificación radioeléctrica en el aeropuerto de Puerto Stanley - Gentileza: Vcom. VGM (R) Agnoletti

El 1 de diciembre de 1977, de acuerdo con los convenios de 1971, la empresa contratada por el Reino Unido terminó la construcción del aeropuerto y de la pista de asfalto de 1250 metros de longitud en la península de Freycinet, cercana al cabo San Felipe. El primer avión argentino que aterrizó fue el biturbohélice IA-50 G-II de verificación radioeléctrica matrícula VR-16, comandado por el mayor Juan C. Agnoletti¹⁶.

1978. Vicecomodoro Eduardo Julián Canosa

Desempeñó el cargo entre febrero de 1978 y 1980. En la primera reunión oficial de la Comisión Consultiva, planteó la necesidad de encontrar un terreno en el aeropuerto para construir una planta de combustible aeronáutico. También, requirió que se atendiesen en inglés y en español las frecuencias radiales de la Región de Información de Vuelo (FIR) Comodoro Rivadavia y del servicio de Búsqueda y Rescate (SAR)¹⁷ para asegurar la operación del vuelo regular; que se otorgara mayor facilidad en el muelle de la FIC para el buque de Transportes Navales; y que se concretara la obtención de una nueva casa o un terreno para erigirla, destinada al representante argentino.

El 17 de mayo de 1978, el birreactor Fokker F-28 matrícula TC-52 de la Fuerza Aérea Argentina aterrizó en el aeródromo recién habilitado inaugurando el nuevo servicio de LADE. La tripulación estaba conformada por: comandante de aeronave, mayor Armando E. Buira; copiloto, capitán Luis C. Sabolo; mecánico de aeronave, suboficial auxiliar González; y auxiliar de carga, suboficial mayor Antonio Pereyra. Comenzaba una nueva etapa para tratar de integrar a los isleños en el territorio continental.

Gracias a la pista y a la habilitación de la radioayuda (VOR) instalada por la Fuerza Aérea Argentina, el moderno Fokker F-28 acercó a los isleños a solo una hora veinte minutos de los servicios asistenciales de Comodoro Rivadavia, la pujante capital petrolera del sur argentino. Hasta 1982, los birreactores volaron 639 horas.

El comienzo del servicio con F-28 fue auspicioso. Sin embargo, a Canosa le preocupaba la actitud de los isleños que veían con desagrado el avance de las conversaciones. La parte británica de la Comisión Consultiva se mostró disconforme por la impuntualidad

¹⁶ JUAN CARLOS AGNOLETTI, *Crónicas malvinenses*, Tomo 1, Buenos Aires, Cadan Editorial, 2010, pág. 43.

¹⁷ FIR: Flight Information Region. SAR: Search and Rescue.



Fokker F-28 en el aeropuerto de Stanley cumpliendo un vuelo regular de LADE - Gentileza: Brig. VGM (R) Bloomer Reeve

de los aviones y, además, por la polución que causaba Transportes Navales. Algunos opinaban que, de concretarse el traspaso de la soberanía, las Malvinas caerían en el mismo olvido que Tierra del Fuego y la Patagonia. En poco tiempo, decían, se convertirían en otra isla de los Estados. También, destacaban la ansiedad que sufrían cuando viajaban al continente y el vuelo de regreso se demoraba.

Se presentaron, además, dificultades con cargas trasladadas en barcos. Se rechazaron productos alimenticios por encontrarse en malas condiciones; por ejemplo, cereales con gorgojos y aceites sin precintos. Al llegar el invierno, se planteó un inconveniente cuando se constató que el equipo VOR funcionaba con deficiencia. La Comisión Consultiva requirió una nueva línea de alimentación eléctrica. Al cabo de un mes, se normalizó con la intervención de técnicos de Comodoro Rivadavia.

Durante el verano, fue incesante el ingreso de turistas y visitantes oficiales, la mayoría británicos. En las reuniones, un tema obligado era el progreso de las comunicaciones que había cambiado la vida en las islas. Otro fue la creciente actividad política de un grupo de isleños que sostenían la idea de mantener la autonomía ante un posible alejamiento del Reino Unido.

El arribo del primer ministro británico agudizó los comentarios y discusiones sobre la soberanía. Durante la recepción oficial, el funcionario le informó al vicecomodoro Canosa que se había concedido el terreno solicitado para la casa.

Finalizado el invierno, debido a que la erosión había socavado la base de la pista de aluminio, un temporal de viento y lluvia voló algunas chapas que cayeron sobre la ruta al aeropuerto. Los isleños despejaron el camino y le requirieron a la Fuerza Aérea Argentina que las trasladara de regreso al continente. Con ayuda de maquinarias del gobierno local y de otras alquiladas a la Falkland Islands Company, un grupo de argentinos acondicionó la carga para el transporte marítimo. Trabajó durante dos meses y antes de partir, para beneplácito de los católicos y de la comunidad, pintó la iglesia de Santa María.

Luego de una visita de Remonta y Veterinaria del Ejército, se coordinó un viaje con alrededor de cincuenta isleños para asistir a la Exposición Rural y para conocer ciudades argentinas. La organización fue impecable y para la mayoría, su primer viaje al continente. Al regreso, el grupo probritánico los recibió con carteles que los tildaba de traidores. Los viajeros respondieron con risas y aplausos.



Pista del aeropuerto de Stanley finalizada - Gentileza: Com. (R) Canosa

1980. Vicecomodoro Héctor Ricardo Gilbert

A principios de los ochenta, el Reino Unido comenzó a buscar una solución a la disputa por la soberanía, bajo la forma de *lease back* o arrendamiento de las islas por un largo periodo. La propuesta, que no satisfacía por completo las aspiraciones, constituía un avance y un cambio radical en la actitud británica, pues abandonaba las viejas tácticas dilatorias. Por otra parte, gracias a los servicios montados al amparo de los acuerdos de 1971, mejoraron las condiciones de vida en Stanley. Después de una década de vuelos de LADE, los malvinenses disfrutaban sin reparos de los bienes que recibían de la Argentina.

En esa situación, llegó el vicecomodoro Héctor R. Gilbert, quinto representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial. En coincidencia con el arribo, cambiaron el gobernador, el secretario de gobierno y el reverendo de la catedral anglicana. Es decir, excepto el gerente de la FIC, se renovaron los más influyentes directivos británicos.

Gilbert se desempeñó desde febrero de 1980 hasta principios de ese mes de 1982. A órdenes de él, cumplieron funciones en Malvinas: como jefe de la agencia LADE, Miguel Olaechea; auxiliares, Richard Anderson y Alexander Betts (malvinenses); radioperadores y controladores de torre, suboficiales principales Héctor Blanco y L. Peralta; profesores de español, Mauricio Matthews y Alicia Zapata de Matthews; jefe de planta YPF, Luis Boursenard y José L. Boscardín; y auxiliar, Carlos Degesse; Transportes Navales, capitán de fragata Rodolfo Gafoglio (no residente); encargado de planta y comercialización de Gas del Estado, Richard Anderson (malvinense).

En un primer momento, las nuevas autoridades dispensaron al vicecomodoro Gilbert un trato preferencial y fluido que se manifestaba en las reuniones sociales o de trabajo. Los problemas de aplicación o interpretación del Acuerdo de 1971 eran analizados sin especulaciones y con amplitud de criterio permitiendo encontrar rápidas soluciones. También, surgían ideas para ampliar y profundizar la cooperación. Esta postura del gobernador Rex Hunt, como la del secretario Dick Baker, mejoró las relaciones.

Quizá, la señal más significativa de esa política fue aprobar la construcción de la residencia para el representante argentino, que solo sería superada en dimensiones y jerarquía por la del propio gobernador. El permiso había sido postergado debido a la férrea oposición de

los grupos antagónicos de reconocerle al vicecomodoro un estatus equivalente a las autoridades británicas.

La predisposición británica continuó sin cambios en el plano personal, incluso en los peores momentos de tensión. A pesar de los inconvenientes locales, los problemas entre las naciones se trataban en un clima de cordialidad. Siempre llegaban a acuerdos aceptables, sin necesidad de apelar a la Cancillería. Sabían que la solución del conflicto de la soberanía dependía, con exclusividad, de los gobiernos centrales y no de la posición que se adoptara en Stanley. Estaba claro que mientras más se entendieran, serían mejores las conclusiones. De ese modo, se optimizaba la calidad de los servicios y, de a poco, se iba ganando la buena predisposición de los habitantes.

Sin embargo, el contacto con la comunidad local resultó difícil. La actitud cautelosa y la valla del idioma constituían un problema. El manejo del inglés era determinante para participar en la actividad social y para evitar la soledad, como ocurría con los empleados civiles. Los nativos desconfiaban tanto de los argentinos como de los británicos. Con la idiosincrasia propia del isleño o del hombre de campo, se mostraban esquivos y reservados. Preferían continuar aislados. No obstante, penetrada esa coraza, eran cordiales y sencillos. Los niños argentinos con rapidez aprendían inglés en la escuela y trababan amistad con los chicos malvinenses que, ajenos a la disputa territorial, confraternizaban sin prejuicios.

La señora de Gilbert llegó con tres meses de embarazo. En vista de la buena atención médica, decidió dar a luz en Malvinas. A mediados de julio de 1980, nació Mariana en el King Edward Memorial Hospital. El nacimiento aceleró la inserción de la familia en la comunidad, pese que, al principio, la decisión de los Gilbert había generado resquemores pues se temía que se montara una maniobra de propaganda con la ciudadanía argentina de la bebé. Al convencerse de que no ocurriría, volcaron su simpatía hacia la familia.

Se abrieron canales insospechados de comunicación que facilitaban la vinculación de la familia hasta con los miembros más duros de la resistencia. La amistad les permitió enterarse de las opiniones y de los sinceros sentimientos con respecto al conflicto. Gilbert comprendió que sería difícil que aceptaran los reclamos argentinos, al menos esa generación.

De las personas que lo acompañaron en su gestión, el más reconocido fue el auxiliar de YPF. Joven y soltero, padecía vivir solo hasta que comenzó a frecuentar los bares. Los viernes participaba del tradicional festejo de la llegada del fin de semana y de las habituales grescas que coronaban esas peculiares reuniones, conforme con las arraigadas costumbres británicas. Al principio, esa conducta preocupó al vicecomodoro. Luego, advertiría que los episodios formaban parte del folclore y templaban la amistad, pues al día siguiente jugaban *rugby* y daban a entender que nada había sucedido. Carlos Degesse parecía autóctono, se sentía integrado y respetado. Durante la guerra, permaneció en Stanley; tuvo una actuación valiente reaprovisionando los aviones, aun bajo fuego, por lo que la Fuerza Aérea Argentina le otorgó una distinción.

Más allá de la actitud afable, el malvinense rechazaba por tradición el cambio de soberanía. Se resistía a cualquier acción que significara un avance en las negociaciones. La oposición se manifestaba con distintos matices, según cómo afectaran los intereses, las tradiciones y la forma de vivir.

Los altos funcionarios, en su mayoría provenientes del Reino Unido, aceptaban sin dudar la política del gobierno central, aunque evitaban tomar partido o demostrar simpatía por una u otra posición, pues poco les afligía el destino de las islas. Otro grupo compuesto por ciudadanos de países de la comunidad británica (neozelandeses, australianos, canadienses) y por escasos chilenos y uruguayos se mostraban particularmente contrarios. Suponían que serían perjudicados ya que, por no ser ciudadanos británicos ni *kelpers*, carecerían de derechos para reclamar compensaciones.

El tercer grupo era el de los nativos, la mayoría descendientes de escoceses y galeses, algunos con varias generaciones en las islas. No comprendían ni justificaban los reclamos

argentinos fundamentados en la historia, ni en los títulos heredados de España. Además, permeables a la propaganda, veían a la Argentina como un país extraño, con idioma, costumbres, hábitos y religión diferentes. Las escasas noticias que conocían se referían al gobierno militar, la inflación, las huelgas y otros males que ellos no padecían por estar en esas islas tan alejadas. Sospechaban que los británicos los abandonarían y temían por una invasión argentina.

En definitiva, la población era contraria a que prosperaran las relaciones; solo aceptaban las de índole comercial que se pudieran controlar sin comprometer el estilo de vida. La mayor resistencia la ejercían los que veían peligrar sus intereses y se oponían con medidas de acción directa. A la cabeza de este sector, se encontraba la Falkland Islands Company (FIC).

La FIC, dominadora por décadas de la actividad económica, temía enfrentar la competencia y no avizoraba perspectivas beneficiosas ante un eventual cambio del estatus de la soberanía. Por el contrario, sabía que perdería privilegios; por ello, montó y patrocinó acciones de desprestigio, apoyadas por las difíciles circunstancias que atravesaba el país.

La delegación de la UKFIC, que defendía en Londres los intereses de la FIC, estaba constituida por nativos y británicos de diferentes niveles sociales. Si bien su accionar favorecía los objetivos de la compañía, las motivaciones no eran las mismas. Expresaban, quizá con exagerada vehemencia, el sentir de la población y de otras instituciones como la Royal Navy. Era gente simple, con un arraigado sentimiento nacionalista y apego por las tradiciones del Reino Unido.

Estos grupos neutralizaban la acción psicológica argentina difundiendo datos perjudiciales para su imagen. Además, con ardides, buscaban desvirtuar los beneficios que efectivamente recibía la población con los servicios que se les brindaba. Quizás por efecto de alguna extorsión, los estudiantes que cursaban en colegios británicos de Buenos Aires y de La Cumbre en Córdoba se manifestaban como si les hubieran inculcado un gran amor hacia el Reino Unido y cierto desdén por la Argentina. Es decir que, después de años de esfuerzo, en lugar de simpatizantes se habían formado decenas de opositores.

Se concluyó, entonces, que la mejor contramedida para disminuir sus efectos consistía en ofrecer becas para cursar en el Liceo Aeronáutico Militar de Rosario. Más adelante, se gestionarían vacantes para el Liceo Naval Femenino, que no llegó a concretarse por el desenlace de los acontecimientos. El joven Paul Betts, miembro de una familia con cinco generaciones en las islas, se presentó en el Liceo Aeronáutico.

Al principio tuvo dificultades para adaptarse, en especial por el idioma. Después, se encaminó gracias al tesón y a la buena disposición de los directivos del instituto. Paul cursaba el segundo año cuando se iniciaron las hostilidades. Decidió continuar y se graduó de bachiller en 1985, con el grado de alférez de la reserva. Nunca regresó a Malvinas, se casó y actualmente vive en Rosario con su familia. Este caso aislado alarmó a los opositores por el entusiasmo que despertó entre otros jóvenes que no se detenían en especulaciones políticas y alimentaban la esperanza de vestir también el uniforme del Liceo.

Líneas Aéreas del Estado fue el mejor instrumento que se halló para ganar la confianza. Advertidos, los antiargentinos actuaron con sagacidad y montaron una agencia de viajes en las oficinas de la FIC. Durante un tiempo, lograron alejar a los pobladores de la Argentina pues brindaban mejores beneficios comerciales. Llegaron a vender los pasajes de LADE, de Aerolíneas Argentinas y, también, los internacionales por ser representantes de la British Airways.

Con la nueva modalidad, los viajeros malvinenses, en su mayoría empleados de la FIC o del gobierno, dejaron de concurrir a la oficina argentina. Las reservas y los pagos se realizaban en la compañía. Incluso intentaron que LADE les otorgara la totalidad de las plazas y, de esta manera, monopolizar la venta y el control de quién viajaba y de cuándo podía hacerlo. Además, armaban «paquetes» con el traslado por LADE hasta Comodoro Rivadavia, la

conexión con Aerolíneas Argentinas o Austral hasta Aeroparque y la coordinación del personal de la British Airways que esperaba a los pasajeros para conducirlos hasta un hotel, y, al día siguiente, de Ezeiza a Londres. Era una oferta ideal para los kelpers, que se sentían asistidos y protegidos durante el tránsito por un país «con tan malas referencias».

No resultaba fácil neutralizar la campaña de la FIC, por cuanto procedía legalmente y estaba encuadrada en las reglas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, en sus siglas en inglés)¹⁸. Solo una mejor propuesta podría recuperar a los pasajeros. Con ese fin, el director de LADE, comodoro Hugo J. Liernur, cambió la ruta y los horarios del vuelo semanal de F-28. Pernoctaría en Stanley e iniciaría, temprano, el regreso a Aeroparque con escalas en Comodoro Rivadavia, Bahía Blanca y Ezeiza. Así, se llegaría al aeropuerto internacional con la suficiente anticipación para abordar el vuelo a Londres de Aerolíneas Argentinas, que tenía la ventaja de ser directo. En cambio, el de British Airways aterrizaba en puntos intermedios. La innovación redujo a la mitad el tiempo del viaje y ahorró los gastos de traslado y de pernocte.

Para mejorar la atención, en la agencia de Stanley se incorporó a un isleño de confianza: Alexander Betts, padre del cadete Paul. Resultó de gran utilidad gracias a su relación familiar con los habitantes. Se equiparó aquello que la FIC ofrecía como ventaja especial: «atendido por su propia gente».

Desde el inicio de las actividades de LADE en Malvinas, a solicitud del gobierno local, se contrató a Richard Anderson como auxiliar del jefe de base, que apenas hablaba español. Con el tiempo se descubrió que, en realidad, era un espía oficial. A través de él, tanto el gobierno como la FIC y el UKFIC se enteraban de lo que ocurría en las oficinas y, en particular, en la del vicecomodoro. Esta situación, aunque resultaba incómoda, había que aceptarla y manejarla con discreción. Incluso, posibilitaba tomar medidas de contrainteligencia dejando trascender noticias que desinformaran al oponente.

También, previeron incorporar dos jovencitas malvinenses como auxiliares de a bordo (azafatas) para atender los vuelos de LADE a Stanley. La iniciativa despertó gran expectativa, pero las potenciales candidatas todavía eran menores de edad, y las mayores de dieciocho años ya estaban casadas y con hijos. Finalmente, la guerra frustró la idea.

Como un servicio adicional, LADE coordinaba pedidos de intercambio. En cada avión llegaban, sin cargo, alimentos frescos, frutas y verduras; como así también, objetos del hogar y artefactos eléctricos reparados en el continente. El personal de Comodoro Rivadavia realizaba los encargos y favorecía el desempeño de los representantes argentinos en Malvinas.

En este campo, ni la FIC ni el UKFIC intentaron poner trabas, quizás porque sus miembros eran usuarios frecuentes de ese servicio de buena voluntad. Solo por el ingreso de papas elevaban sus quejas al gobierno aduciendo razones fitosanitarias, aunque el real propósito era evitar que los malvinenses abandonasen la tradición de cultivar su propia huerta, baluarte del autoabastecimiento.

Durante la gestión del vicecomodoro Gilbert, se concretaron las obras de ampliación en la planta de almacenaje de garrafas y cilindros de gas licuado, con el fin de satisfacer la demanda que crecía de día en día. En efecto, el consumo se había generalizado en la población, por las intrínsecas ventajas del combustible y por el bajo precio de venta en Stanley. Los habitantes parecían decididos a abandonar la secular y dura práctica de la extracción y utilización de la turba.

Los ingenieros de Gas del Estado, mediante exposiciones y demostraciones, divulgaron las ventajas del uso del fluido y la eficiencia de la empresa para generar confianza sobre la conti-

¹⁸ IATA (International Air Transport Association): promueve seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio de las compañías aerocomerciales.

nidad y la oportuna provisión. Finalizado el conflicto armado y una vez agotada la existencia en el depósito argentino, los malvinenses volvieron a la turba por un largo tiempo, ya que la provisión desde el Reino Unido elevaba el costo a valores imposibles de afrontar. En la actualidad, se abastecen desde Chile.

La FIC permitía el ingreso de las provisiones solo si sacaba buen rédito. Como dueña del muelle, cobraba un precio alto por la carga, la descarga, el transporte y el manipuleo. Al final, por el servicio de atraque, la empresa nacional terminaba pagando más de lo que recaudaba por las ventas. Como contramedida, se propuso ajustar el valor cargando los costos que la FIC había impuesto. El precio del cilindro de 45 kg pasó de 7 a 14 libras. En términos porcentuales, significaba un incremento del 100%.

Gas del Estado no tenía personal propio en Malvinas. La venta y distribución de los envases fue confiada a Richard Anderson. Sin embargo, los ingenieros de la empresa viajaban a Stanley con frecuencia. El 2 de abril de 1982, los sorprendió en las islas y, detenidos junto a otros argentinos, esa noche vivieron las alternativas de la reconquista bajo la vigilancia armada de los efectivos británicos.

La inversión de YPF en Malvinas fue cuantiosa. Años atrás, había construido una planta de grandes dimensiones en la bahía adyacente, para realizar el abastecimiento con buques tanque. El depósito no se habilitó porque las autoridades británicas exigían un muelle especial para descargar con la máxima garantía evitando la contaminación de las aguas.

De esta forma, fallaba el esfuerzo de YPF mientras que la FIC sacaba provecho ya que, al no poder bajarlo a granel, el combustible se trasladaba en tambores hasta su muelle. Se repetía la situación de Gas del Estado. La imposibilidad de utilizar la planta y el alto costo del transporte llevaron a YPF a limitar la provisión de combustible aeronáutico para los aviones de LADE, de nafta para los vehículos y de querosén. La FIC retuvo la comercialización del gasoil para los Land Rover y el fueloil para la usina.

La actividad de los maestros no presentó dificultad. La tarea era desarrollada por un matrimonio joven de ascendencia escocesa, lo cual facilitaba el contacto con la comunidad educativa local. Por otro lado, el grado de prejuicio de los niños era menor. El resto de los colegas no se interesaba ni involucraba en la disputa territorial. Distinto era el vínculo establecido entre el representante argentino y las autoridades británicas, que había comenzado a presentar aristas conflictivas.

Las crisis se volvieron diarias y las soluciones más dilatadas. Siempre surgía el objetivo de hacer constar que ellos eran el gobierno y que impondrían las decisiones conforme con sus intereses. A su vez, Gilobert debía rechazar las medidas que eludieran los acuerdos, o que trabasen la acción de los organismos nacionales en Malvinas. Tanto el secretario de gobierno como el gobernador se reservaban el rol de árbitros.

En este marco, se presentaron conflictos de trascendencia pública cuyo desarrollo era seguido con atención por la Cancillería. La FIC desautorizaba las pautas establecidas para el arribo de los barcos de Transportes Navales, desde el horario de toma del muelle hasta el de descarga. Para acordar, intervenía la Comisión Consultiva. Por supuesto, la FIC siempre ganaba porque facturaba el tiempo de ocupación del muelle.

Después de la visita del secretario del Foreign Office¹⁹, Nicholas Ridley, los ánimos se caldearon. Miembros del UKFIC pintaron inscripciones en las instalaciones de YPF en repudio a las negociaciones y a la Argentina. Presentada la queja, las autoridades le restaron importancia y, dando a entender que no consideraban de interés identificar a los responsables, dejaron las cosas como estaban. Para forzar una reacción, el vicecomodoro Gilobert manifestó al secretario de gobierno la sospecha de que el combustible podría haber sido contaminado y que, por lo tanto, suspendería los vuelos de LADE hasta despejar las dudas.

¹⁹ Foreign Office: Ministerio de Relaciones Exteriores británico.

La verificación de la buena calidad requería enviar muestras a los laboratorios de YPF en un avión con autonomía suficiente para ir y regresar sin reabastecerse en Stanley.

Es decir, la solución se dilataría y, mientras tanto, continuarían suspendidos los servicios; salvo que los responsables declarasen que no había existido adulteración. Al ser advertidos de los perjuicios, los pobladores reaccionaron. Los afectados serían los pasajeros con vacaciones programadas y los comercios locales por la ausencia de turistas. El gobierno cambió de actitud. Esa tarde los autores fueron localizados y aseguraron que el combustible estaba en buenas condiciones. Las autoridades garantizaron la veracidad del testimonio y se hicieron cargo de la limpieza de la planta. Al frente de los jóvenes que hicieron las pintadas, había actuado Terry Peck. La población tomó conciencia de los inconvenientes y repudió al grupo en forma unánime. De héroes, pasaron a villanos. Esto los llamó a sosiego y, por algún tiempo, no molestaron.

En otra oportunidad, momentos antes del arribo del vuelo semanal del F-28, el jefe del aeropuerto Fitzgerald Cheek le comunicó al gerente de LADE que en lo sucesivo el señalero de esa empresa ya no ingresaría a la plataforma para cumplir sus funciones y que el guiado del avión lo ejecutaría un empleado del aeródromo. Si bien la medida, aparentemente sin importancia, se podría haber tomado como un alivio de las tareas, la política del UKFIC era lograr el desplazamiento paulatino de los argentinos hasta hacer innecesaria su presencia en Malvinas.

El jefe del aeropuerto era un activo miembro de ese comité y su decisión no llamó la atención. Al enterarse de esa pretensión, el vicecomodoro Gilobert ordenó al suboficial principal Peralta, el operador de torre en español para los aviones de LADE, que el F-28 regresara a la cabecera de pista y permaneciese allí hasta que se modificara la restricción. La demora creó un clima de tensión en los pasajeros, como en quienes los aguardaban en la estación.

De inmediato, Gilobert se reunió con el gobernador, que estaba en el aeropuerto esperando a su hijo que venía desde Londres. Esta circunstancia le daba cierta gravedad a la situación. Hunt escuchó y consideró razonables los argumentos del vicecomodoro: ninguna aerolínea confiaría en un personal no habilitado para guiar el rodaje hasta el hidrante y menos sin el certificado. Nunca más se intentó implementar esa medida arbitraria.

La masiva presencia de visitantes del continente y su afán de comprar cuanto baratija se ofrecía en Stanley no beneficiaban la imagen argentina. Siempre les preocupó a los representantes moderar esa conducta mediante recomendaciones previas al arribo. Todo resultaba en vano. A pesar de que escuchaban con la mejor disposición, llegado el momento, no conseguían doblegar el temperamento bullicioso.

Muchos compatriotas que visitaron las islas contribuyeron a demostrar aspectos positivos de la sociedad argentina. Las tripulaciones de los aviones gozaban de gran prestigio y reconocimiento. También eran admirados por el profesionalismo con que operaban. Ningún vuelo de LADE sufrió una emergencia. Igual ocurría con los maestros, y con el personal de YPF y de Gas del Estado. Los pobladores recordaban con cariño a los vicecomodoros De la Colina, Bloomer Reeve, Carnelli y Canosa, y a sus familias.

La inauguración de la residencia LADE House coincidió con el décimo aniversario de los servicios aéreos a Malvinas y dio lugar a otro entredicho. Se organizó una reunión social a la que asistirían autoridades de la Fuerza Aérea Argentina, de la Cancillería y de las islas. Al enterarse, los miembros del UKFIC se opusieron y amenazaron con realizar, frente al nuevo edificio, una manifestación de repudio a los representantes de la Argentina. La reacción fue tan dura y decidida que preocupó al gobierno local y al vicecomodoro: la fiesta podía transformarse en un episodio bochornoso y complicar las relaciones.

La semana anterior a la fecha programada, la tensión había alcanzado tal nivel que los británicos propusieron suspender la ceremonia y, en su lugar, hacer un modesto *open house*

sin la concurrencia de argentinos. Gilobert, a punto de aceptar esa condición, visitó a los miembros más influyentes del UKFIC para invitarlos en forma especial; con sutileza, apeló a la proverbial caballerosidad británica. El festejo resultó un éxito. La mayoría asistió y confraternizó con las autoridades. LADE House, en la actualidad, funciona como museo de guerra y es denominada Britannia House.

A mediados de agosto de 1981, el dueño del tambo local visitó la casa del vicecomodoro. Manifestó su aflicción porque, como consecuencia de una demora imprevista en la llegada del barco, muchas granjas se habían quedado sin alimento para sus animales y temían que en pocos días murieran. Ante la emergencia, Gilobert comunicó a la población que gestionaría un vuelo para satisfacer las urgencias. Aprobado por la Cancillería, la Fuerza Aérea Argentina envió un Hercules C-130H. En tres días, pese al desagrado británico, se solucionó el desabastecimiento. Por primera vez, los malvinenses habían soslayado a los gobernantes y satisfecho sus necesidades en la oficina de LADE.

En represalia, las autoridades adoptaron conductas obstruccionistas. La más evidente fue la intransigencia del oficial de aduana al negar el permiso para descargar del C-130H tres bolsas de papas, que venían de Comodoro Rivadavia, destinadas a los argentinos. Se amparó en reglamentaciones fitosanitarias: los sacos no podían tocar tierra. La verdadera razón era reafirmar la autoridad británica. Por fortuna, la mercadería había sido ubicada detrás de la puerta de ingreso bloqueando la carga restante. El vicecomodoro dispuso que si las papas no se bajaban, tampoco lo harían los bultos con alimento para el ganado. Como era sábado por la tarde, la mayoría de la población había concurrido al aeropuerto. Algunos, con ansiedad, esperaban la mercadería; otros, solo deseaban ver la operación del C-130H. Todos fueron testigos de la situación.

Gilobert se dirigió a la casa del secretario de gobierno y, para su sorpresa, le dijeron que se había ausentado y que ignoraban cuándo regresaría. Fue a la residencia del gobernador, que también se hizo negar con el pretexto de que paseaba por el campo. Transcurrieron un par de horas y no se revertía la orden de aduana porque no aparecía ninguna autoridad. Mientras tanto, los presentes miraban con aflicción cómo los alimentos destinados a salvar la vida de sus animales seguían dentro del avión y con probabilidades de regresar a su origen.

El vicecomodoro recurrió a los vecinos y les confió que solo el secretario Baker o el gobernador Hunt podían destrabar la situación. De inmediato, partieron a localizarlos. Media hora más tarde, se logró la contraorden después de haber recibido una dura reprimenda por haber apelado al gerente de LADE sin conocimiento del gobierno.

La emisión de la *White Card* por autoridades argentinas hería el orgullo británico, en especial a los miembros del UKFIC, que se resistían a concurrir a LADE para tramitarla. Burlar esta disposición que los sometía al control de los *argies* significaba un desafío para algunos isleños. En una oportunidad, Desmond Peck, nativo e integrante del UKFIC, decidió viajar al Reino Unido gracias a la prosperidad lograda con la venta de baratijas a los turistas. Al gestionar el pasaje, aseguró que poseía la *White Card* desde la época del vicecomodoro Carnelli y que la presentaría antes de subir al avión.

El día de la partida, Peck llegó sobre la hora y los pasajeros ya habían embarcado. Cuando el jefe de LADE le requirió la *White Card*, dijo tenerla en la valija despachada —había especulado con que, en el apuro por despegar, no se la exigirían— y subió al avión en forma apresurada. Informado, el vicecomodoro abordó la aeronave y, adoptando una actitud cordial, le recordó que solo podría volar si presentaba ese documento. Se vio obligado a postergar el viaje hasta que cumpliera con el requisito. El protagonista y la población reaccionaron con humor ante el episodio. Además, quedó claro que era difícil eludir el control y que la exigencia de la *White Card* debía ser tomada con seriedad.



Certificado Provisorio conocido como *White Card*

1982. Vicecomodoro Roberto Manuel Gamen

Gamen fue el último oficial jefe designado para radicarse en Stanley y ocupar el cargo de representante argentino en la Comisión Consultiva Especial y jefe de la agencia LADE. Junto con su familia, llegó a Malvinas el 27 de enero de 1982. Se superpuso con el vicecomodoro Gilobert hasta el 3 de febrero, ocasión en la que se instaló en la flamante LADE House.

En las reuniones de bienvenida y durante los primeros tiempos, se percibía un ambiente cordial y optimista con respecto al futuro de la soberanía de las islas. Situación que se fue modificando a partir de los primeros días de marzo y que hizo crisis el 19, cuando desembarcó en las Georgias el equipo de Davidoff, empresario argentino que había sido contratado por una empresa británica para desguzar tres factorías balleneras en desuso²⁰.

El vicecomodoro Gamen, antes de mudarse a Malvinas, estaba al corriente de la planificación secreta de recuperar la soberanía con el empleo de las Fuerzas Armadas, aunque desconocía la fecha de ejecución.

A fines de febrero, intervino en la coordinación de una misión secreta ideada por la Jefatura III de la Fuerza Aérea: se simularía una tarea de verificación del VOR de Malvinas, pero en lugar de ejecutarla el Learjet 35 A verificador del INAC²¹, el vuelo lo realizaría un Learjet 35 A versión fotográfica de la II Brigada Aérea, para efectuar un relevamiento fotográfico de Puerto Stanley y zonas aledañas. El material se utilizaría para la planificación de la operación de recuperación de las islas.

Gamen coordinó la recepción en la isla de un suboficial del INAC para el apoyo en tierra de esa operación, con el propósito de que los británicos no sospecharan del cambio de aeronave. Debido a las condiciones meteorológicas desfavorables y a que el proceso de verificación no podía durar más de tres días, el Learjet volvió a Paraná sin haber completado el relevamiento solicitado.

²⁰ Testimonio de Haydée Gamen, viuda del vicecomodoro Roberto Manuel Gamen.

²¹ Instituto Nacional de Aviación Civil.

En una segunda misión secreta que tenía por objetivo completar la anterior, Gamen intervino directamente. El 12 de marzo, adujo una enfermedad de la esposa y, con la excusa de tratarla, viajó a Buenos Aires en un vuelo regular de LADE. Esta misión consistió en llevarlo de regreso a Malvinas.

El 19 de marzo, el vicecomodoro Gamen se embarcó en un Learjet 35 A fotográfico. Despegó de Río Gallegos y, sobre Malvinas, el comandante de aeronave simuló tener una falla en el tren de aterrizaje; efectuó varios pasajes de comprobación sobre la torre de control del aeropuerto, completando así la tarea fotográfica iniciada en febrero. De regreso, en Río Gallegos, descendió el personal de fotógrafos y el material utilizado. Entonces, despegó nuevamente a Malvinas con el vicecomodoro Gamen de pasajero, quien se bajó en la plataforma de Puerto Stanley con los motores en marcha. De inmediato, el Learjet regresó a Río Gallegos.

El 22 de marzo, a raíz de las protestas que desató el desembarco de Davidoff en las Georgias, las oficinas de LADE fueron atacadas. La vida de la familia Gamen como la de los argentinos residentes se complicó. A partir de entonces, estarían vigilados. Días después, cuando supieron que la Fuerza de Tareas 40 había partido del continente con rumbo a las islas, los confinaron en la casa, custodiados por kelpers armados, miembros de la Defensa Civil.

Desde el 2 de abril hasta el 1 de mayo, el vicecomodoro Gamen asesoró y cumplió tareas de reconocimiento de probables sitios de desembarco de la fuerza de tareas británica piloteando el avión Britten Islander²².

Situación al 31 de marzo de 1982

El accionar argentino en pos del bienestar de los malvinenses se encontraba en su apogeo. Los isleños disfrutaban sin reparos de los servicios que recibían gracias a los acuerdos de 1971.

Se destacan los más importantes:

- Dos vuelos semanales de LADE con F-27 y F-28, que permitían la visita y estadía de turistas, con la consecuente ganancia para el comercio y la hotelería.
- Servicios postales y de carga en todos los vuelos que posibilitaban la llegada regular de correspondencia, diarios, revistas, videos, películas para su proyección en el cine local, abastecimiento de verduras, frutas y medicinas.
- A través de YPF, provisión regular de nafta y querosén. El gasoil, fueloil y lubricantes eran comercializados por la Falkland Islands Company.
- Gas licuado en garrafas y cilindros por medio de Gas del Estado, que debió ampliar su planta de almacenaje para satisfacer la demanda.
- Transporte marítimo por parte de Transportes Navales, dependiente de la Armada, con una frecuencia cuatrimestral que aseguraba el suministro de gas, nafta y otros productos como harina, maíz, alimento balanceado y comestibles.
- Enseñanza del español en las escuelas de Stanley, brindada por maestros argentinos bilingües.
- Becas para cursar estudios secundarios completos en los colegios británicos en la Argentina.
- Incremento del turismo, argentino e internacional, y de la actividad comercial vinculada.

Durante diez años, la Fuerza Aérea realizó 1515 salidas con un total de 3553 horas voladas, en las que trasladó 21.597 pasajeros y 465.763 kg de carga. Con este esfuerzo considerable,

²² Aeronave oficial del gobernador británico destinada para vuelos locales en el que en ocasiones se distribuía correspondencia entre los pobladores del interior de las islas.

unido al accionar de otros organismos del Estado argentino, pese a las interferencias de la Falkland Islands Company y del comité UKFIC, se mejoró la calidad de vida de los isleños. Los ya populares kelpers, que habitaban un conjunto de islas, carecían de ciudadanía y conformaban una colonia desconocida por los británicos, de la cual solo se enteraron de su ubicación en el mapa el 2 de abril de 1982.

Lamentablemente, las acciones pacíficas efectuadas con seriedad y en forma positiva para ambas naciones, con la intención de negociar la soberanía en un plazo prudencial, no fue debidamente interpretado por los beneficiados.



Anexo 1

Declaración Conjunta de Buenos Aires del 1 julio de 1971

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

En la ciudad de Buenos Aires, del 21 al 30 de junio de 1971, continuaron las conversaciones especiales sobre comunicaciones y movimiento entre las delegaciones de la República Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, esta última con participación de isleños. Las conversaciones tuvieron lugar dentro del marco general de las negociaciones recomendadas por la Resolución 2065 (xx) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, y de conformidad con las cartas dirigidas al Secretario General de la Organización por los Representantes Permanentes de ambos países el 21 de noviembre de 1969 y el 11 de diciembre de 1970.

Los delegados llegaron a la conclusión de que, sujeto a la aprobación de sus respectivos gobiernos, deberían ser adoptadas las siguientes medidas, en el entendimiento de que ellas pueden contribuir al proceso de una solución definitiva de la disputa sobre las islas entre los dos gobiernos, a la que se refiere la Resolución 2065 (xx) antes mencionada:

- 1. Con el fin de tratar las cuestiones que pudieran surgir en el establecimiento y la promoción de las comunicaciones entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas en ambas direcciones, incluidas en las relativas al movimiento de personas, las que pudieran presentarse a los residentes de las islas mientras se encuentren en territorio continental argentino, y a los residentes de este último mientras se encuentren en las islas, se establecerá una Comisión Consultiva Especial constituida por representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino y de la Embajada Británica, con sede en Buenos Aires. La comisión tendrá sus representantes en Puerto Stanley, que informarán a la misma.*
- 2. El gobierno argentino otorgará un documento, según el modelo anexo, a los residentes en las islas Malvinas, sin referencia a la nacionalidad, que deseen viajar al territorio continental argentino, y que permitirá su libre desplazamiento en él.*

El mismo documento emitido por el gobierno argentino será el único documento requerido a los residentes del territorio continental argentino para viajar a las islas Malvinas.

- 3. Los residentes en las islas serán declarados por el gobierno argentino exentos del pago de derechos e impuestos, y de cualquier otra obligación como resultado de actividades en las islas. Además, los residentes en las islas que se trasladen al territorio continental argentino para prestar servicios en actividades relacionadas con las comunicaciones, estarán exentos de impuestos por sus salarios y otros beneficios que reciban de sus empleadores británicos.*

El gobierno británico no demandará el pago de impuestos a los residentes provenientes de territorio continental argentino que presten servicios en las islas en actividades relacionadas con las comunicaciones por sus salarios y otros beneficios que reciban de sus empleadores argentinos.

- 4. El gobierno argentino tomará las medidas prácticas para que el equipaje normal de los residentes en las islas Malvinas que viajen entre ellas y el territorio continental argentino, cualquiera sea la dirección, esté libre de todo pago de derechos e impuestos.*

Los residentes de las islas Malvinas estarán exentos del pago de todos los derechos e impuestos respecto de sus equipajes y efectos del hogar y automóviles que pasen directamente a través del territorio continental argentino hacia las islas Malvinas, o que pasen a través del territorio continental argentino con destino al extranjero.

El gobierno británico tomará las medidas necesarias para que el equipaje normal de los residentes en el territorio continental argentino que viajen a las islas Malvinas o desde estas al territorio continental argentino esté exento de todo pago de derechos e impuestos.

- 5. El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para que todo residente en las islas Malvinas que establezca su domicilio en el territorio continental argentino pueda ingresar, por una sola vez libre de derechos e impuestos, todos sus efectos personales, del hogar y un automóvil.*

Igualmente, el gobierno británico tomará las medidas necesarias para que todo residente en territorio continental argentino que establezca su domicilio en las islas Malvinas pueda ingresar, por una sola vez libre de derechos e impuestos, todos sus efectos personales, del hogar y un automóvil.

- 6. Los gobiernos argentino y británico facilitarán en el territorio continental argentino y en las islas Malvinas, respectivamente, el tránsito, la residencia y las tareas de las personas directamente vinculadas con las medidas prácticas adoptadas para realizar y promover las comunicaciones y movimiento.*

- 7. El gobierno británico tomará las medidas necesarias para el establecimiento de un servicio marítimo regular de pasajeros, carga y correspondencia entre las islas Malvinas y el territorio continental argentino.*

- 8. El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para el establecimiento de un servicio aéreo regular de frecuencia semanal de pasajeros, carga y correspondencia entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas.*

- 9. Mientras no se concluya la construcción del aeródromo de Puerto Stanley, el gobierno argentino proveerá un servicio aéreo temporario con aviones anfibios entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas para pasajeros, carga y correspondencia. Este servicio será examinado periódicamente, a la luz del progreso en la construcción del aeródromo antes mencionado.*

- 10. Ambos gobiernos cooperarán en la simplificación de las prácticas reglamentarias y la documentación del transporte marítimo y aéreo, teniendo en cuenta la necesidad de promover y agilizar las comunicaciones.*

- 11. Con el fin de facilitar el movimiento de personas que hayan nacido en las islas Malvinas, el gobierno argentino tomará las medidas necesarias para exceptuarlas de todas las obligaciones de enrolamiento y de servicio militar.*

El gobierno británico declarará que en las islas Malvinas no existen obligaciones de enrolamiento para incorporarse al servicio militar.

- 12. Ambos gobiernos estudiarán e intercambiarán puntos de vista para facilitar el comercio y para permitir una mayor fluidez en las transacciones comerciales.*

- 13. Los gobiernos argentino y británico tomarán las medidas necesarias para que las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas, en ambas direcciones, sean lo más eficientes y expeditivas posible.*

- 14. Las tarifas para las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas en ambas direcciones serán iguales a las internas del lugar de origen de las comunicaciones.*

- 15. Los sellos de correo de la correspondencia entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas, en cualquiera de las dos direcciones, serán cancelados con un sello que se refiera a esta declaración conjunta. Las sacas de correspondencia serán selladas en forma similar.*

16. *El gobierno argentino estará dispuesto a cooperar en los campos de la salud, educacional, agrícola y técnico, en respuesta a requerimientos que pudieran formularsele.*

El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para obtener plazas en escuelas en territorio continental argentino para los hijos de residentes en las islas Malvinas, y ofrecerá becas que serán anunciadas periódicamente, y cuyo número se decidirá a la luz de los requerimientos locales.

Ambos gobiernos continuarán su intercambio de puntos de vista en las materias referidas en este párrafo.

17. *Las conversaciones continuarán a través de los canales diplomáticos habituales, y la próxima reunión tendrá lugar en Puerto Stanley en 1972.*
18. *Si cualquiera de los dos gobiernos decidiera dejar sin efecto las medidas referidas precedentemente, deberá anunciar tal decisión al otro gobierno con seis meses de anticipación.*

*Ministro Juan Carlos Beltramino
Jefe de la Delegación Argentina*

*Ministro David Aubrey Scott
Jefe de la Delegación Británica*



Capítulo 2

Camino al 2 de abril



Contexto político internacional

En primer lugar, es necesario recordar que los reclamos británicos sobre las Malvinas se basan en el principio de la fuerza y no en el derecho que otorga el descubrimiento o la primera ocupación. Las causas que movilizaron el desalojo de los rioplatenses de la Confederación Argentina en 1833 y la reocupación del archipiélago en 1982 solo respondieron a la necesidad estratégica del Reino Unido de defender sus intereses de potencia naval y conservar el dominio del mar.

A simple vista se comprende que el archipiélago malvinense constituye una llave para controlar el tránsito naval en el Atlántico Sur, con lo cual, el dominio de las islas fue un objetivo permanente que no dependía de gobiernos circunstanciales, sino del concepto imperial británico que aún sobrevive en el siglo XXI.

Ya en 1824, el ministro de gobierno Bernardino Rivadavia obtuvo de la compañía británica Baring Brothers un empréstito por un millón de libras esterlinas para infraestructura portuaria y de aguas corrientes en Buenos Aires. Las obras no se ejecutaron y el empréstito condicionó la situación estratégica, al punto de que, por falta de pago en 1828, se liquidó la escuadra naval y se dieron como parte de pago dos fragatas que se estaban construyendo en el Reino Unido. Así, cuando se produjo la usurpación de Malvinas en 1833, no hubo fuerza naval para contrarrestarla.

A solo tres años de la toma por la fuerza de Malvinas, el mariscal Santa Cruz, presidente de la Confederación Peruano-Boliviana, inició una guerra contra Argentina y Chile (1836-1839), influenciado por Francia que le proporcionó armamento y apoyo diplomático del Reino Unido, abriendo así un segundo frente al gobierno nacional que generaría dificultades en adelante para el pago del empréstito.

Mientras lo anterior no concluía, la Confederación Argentina mantuvo una guerra de once años (entre 1838 y 1849) contra el Reino Unido y Francia, provocada por el bloqueo naval francés a Buenos Aires, y la pretendida libre navegación de flotas comerciales y navales europeas por el río Paraná.

La guerra entre la Confederación Argentina y la alianza formada por el Imperio de Brasil, Uruguay, y las provincias argentinas de Entre Ríos y Corrientes (1851-1852), formó parte de una larga disputa de intereses entre Argentina y Brasil por su influencia sobre Uruguay y Paraguay, que fue promovida por el Reino Unido para disminuir la hegemonía argentina e internacionalizar el Río de la Plata y el Paraná.

En la guerra de la Triple Alianza (1864-1870), el Reino Unido incitó en forma encubierta a Brasil y a Argentina para accionar contra Solano López, presidente de Paraguay. La contienda destruiría históricamente a ese país.

En síntesis, desde nuestra independencia, el Reino Unido ha sido un actor principal en el devenir del país, a veces solapado y otras basándose en la fuerza, con una intencionalidad no declamada, pero no por ello inexistente, que se potenciaría al conocerse el Informe Shackleton, un estudio británico realizado en 1976 sobre el potencial de recursos energéticos en torno a las islas Malvinas.

El proceso de reclamaciones diplomáticas argentinas por el archipiélago de Malvinas se inició a los doce días de la usurpación británica de 1833; es decir, apenas se tuvo conocimiento en Buenos Aires del atropello. La Argentina, primero como Confederación y a partir de 1860 como República, emprendería, generación tras generación, un largo sendero de reclamos con fundamentos firmes, periódica y constantemente reiterados, sin ningún atisbo de ver coronados sus legítimos derechos.

Al constituirse la Organización de las Naciones Unidas en 1945, se abrió para la Argentina otra opción en función de las nuevas pautas del derecho internacional público; fundamentalmente, al aprobarse la Resolución 1514, donde se expresa la necesidad de descolonizar el mundo, mejorando así las relaciones entre los hombres y los pueblos.

En 1965, las negociaciones diplomáticas por el diferendo Malvinas tomaron una orientación favorable para la Argentina a partir de la Resolución 2065 (XX) de la Asamblea General de las Naciones Unidas. Allí se reconocía la existencia de una disputa de soberanía entre la Argentina y el Reino Unido por el archipiélago malvinense, urgiéndole a este último poner fin a la situación colonial²³. La Resolución 2065 fue el punto de partida de conversaciones bilaterales, con altas y bajas con relación a los probables acuerdos. Solo ocasionalmente el Reino Unido se avino a negociar sobre el tema de soberanía.

Entretanto, la primera señal de que se podía intentar recuperar con las armas la posesión y la soberanía de las islas del Atlántico Sur se produjo en 1966, con el plan secreto de ocupación militar de las Malvinas²⁴ estudiado por la Armada y el desembarco clandestino en las islas desde el submarino ARA *Santiago del Estero*²⁵, cuyo fin era reconocer playas aptas para un asalto anfibio.

El 14 de agosto de 1968, en un Memorándum de Entendimiento, el gobierno británico aceptó que estaría preparado para ceder la soberanía bajo la condición esencial de que los intereses de los isleños fuesen respetados. El memorándum fue rechazado por los malvinenses, y duramente criticado por el Parlamento y por la prensa británica.

En esas circunstancias, el Reino Unido abandonó esta línea y, en lo sucesivo, buscaría poner el acento en convenios para la explotación económica del mar, particularmente después del Informe Shackleton. Toda vez que se intentó avanzar sobre el tema soberanía, se escudó en el principio de autodeterminación de los isleños para trabar los esfuerzos argentinos, concepto que, de acuerdo con las circunstancias, no siempre manejó con la misma óptica.

A partir de la crisis del petróleo de 1973, la persistencia británica en no negociar la soberanía se afianzó con la multiplicación de los superpetroleros que pasaban de un océano al otro por el pasaje de Drake en busca de nuevas fuentes de hidrocarburo. Las islas Malvinas recobraron la importancia de ser la llave del tránsito naval en el Atlántico Sur. A esto se le añadió la creciente necesidad de disponer de alimentos y de agua dulce, *verbi gratia*, la riqueza ictícola de la plataforma continental argentina y la revalorización de la Antártida como reserva mundial de agua.

Años después, en 1977, el titular de la Armada, almirante Emilio Massera, presentó ante la Junta de Comandantes en Jefe un proyecto de recuperación de las islas semejante al de 1966, que fue desaprobado²⁶ por el Comité Militar (COMIL, órgano superior de conducción de las Fuerzas Armadas). Ese mismo año la Armada desplegó una estación científica en las islas Thule (archipiélago de las Sandwich del Sur) bautizada Corbeta Uruguay. El hecho provocó en Londres el planeamiento de la operación Journeyman, que consistió en el despliegue de una flotilla compuesta por un submarino nuclear, dos fragatas y buques auxiliares, con el propósito de desalojar a la guarnición argentina. Finalmente, los británicos decidieron no utilizar la fuerza y la estación permaneció activa hasta que fueron expulsados cinco años después, durante el conflicto bélico.

²³ PABLO OTERO, "Malvinas: el célebre alegato de José M. Ruda", diario *La Prensa*, Buenos Aires, 4 de abril de 2017. En 1964, el gobierno de Arturo Illia envió a José M. Ruda como representante ante la ONU para defender la soberanía argentina sobre las islas Malvinas. Sus argumentos fueron aprobados por unanimidad y se convirtieron en los cimientos de la histórica Resolución 2065.

²⁴ JUAN JOSÉ LOMBARDO, *Malvinas: errores, anécdotas y reflexiones*, publicación interna de la Biblioteca de la Escuela de Guerra Naval, Armada Argentina, Buenos Aires, 2001, págs. 27 a 29.

²⁵ *Clarín*, Buenos Aires, 31 de marzo de 1996.

²⁶ COMISIÓN DE ANÁLISIS..., (*Informe Rattenbach*), *Informe final...*, op. cit.

En la segunda quincena de febrero de 1982, el presidente Galtieri le informó al canciller Costa Méndez que se estaba analizando la posibilidad de una ocupación militar de las islas Malvinas. Según su propia manifestación, el canciller consideró que se trataba de estudios, que no había decisión de ocupar las islas y menos, por cierto, una fecha definida. Tampoco se le encargaba, como ministro de Relaciones Exteriores, la preparación de apoyo diplomático para ese requerimiento, sino solamente tenerlo en cuenta.

El 26 y 27 de febrero, se llevó a cabo la ronda de negociaciones en Nueva York, interviniendo en la delegación argentina el embajador Carlos Ortiz de Rozas y el subsecretario de Relaciones Exteriores Enrique Ros. El Reino Unido estuvo representado por los ministros Richard Luce y Robert Fearn, y el embajador Anthony Williams, además de dos concejales de las islas. Esta delegación insistiría en dar prioridad a los deseos de los isleños.

La ronda finalizó con la aparente voluntad de la delegación británica de recomendar la propuesta argentina al gobierno de Londres. Esta presentación, denominada Propuesta de Reactivación, propiciaba el establecimiento de una Comisión Permanente Negociadora que debería reunirse la primera semana de cada mes, alternadamente en cada capital, a fin de mantener la continuidad y el impulso de la negociación. La Argentina propiciaba que a través de dicha Comisión se dictaminara un plazo acordado de conversaciones y una fecha de entrega de las islas. La parte británica procuraba dilatar el tema de manera indefinida como había hecho históricamente.

El 1 de marzo se emitió un comunicado conjunto, cuyo contenido principal fue el siguiente:

La reunión tuvo lugar en un clima cordial y positivo. Las dos partes reafirmaron su decisión de hallar una solución a la disputa de la soberanía y consideraron en detalle una propuesta argentina sobre procedimientos para lograr mayores progresos en este sentido. Acordaron informar a sus gobiernos al respecto.

El doctor Costa Méndez consideró necesario publicar al día siguiente en Buenos Aires, o sea el 2 de marzo, el siguiente texto aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional (PEN):

La Argentina ha negociado con Gran Bretaña con paciencia, lealtad y buena fe, durante más de quince años, en el marco señalado por las resoluciones pertinentes de la ONU, la resolución de la disputa de la soberanía sobre esas islas. El nuevo sistema constituye un paso eficaz para la pronta solución de esa disputa. Por lo demás, si eso no ocurriera, la Argentina mantiene el derecho de poner término al funcionamiento de ese mecanismo y de elegir libremente el procedimiento que mejor consulte a sus intereses.

Este comunicado que afectaba las relaciones exteriores del país fue emitido sin consulta previa de los comandantes en jefe de la Fuerza Aérea y de la Armada. Posteriormente, fue utilizado por el Reino Unido como indicador de la intencionalidad argentina.

Frustrada el 1 de marzo de 1982 la novena reunión de las negociaciones sugeridas por las Naciones Unidas en Nueva York, las posiciones que ambos gobiernos defendían dificultaban cualquier solución negociada en lo que ya se veía como una escalada del conflicto.

Lo único que la Argentina no debía hacer era sacar el problema de la soberanía del marco de las Naciones Unidas, por más que los ingleses obstruyeran y condicionaran las negociaciones. Si lo hacía a través de un acto de fuerza, la Argentina caería en un problema de agresión bilateral, fuera de las negociaciones de la ONU que tanto esfuerzo le costó lograr²⁷.

Con respecto a la situación política previa al conflicto del gobierno de Margaret Thatcher, Clive Ponting, un alto funcionario del Ministerio de Defensa británico de aquel entonces, señaló: Cualquiera que quiera entender el trasfondo de la campaña de la guerra de Malvinas debería considerar dos importantes factores:

²⁷ MARCELO NOEL URIONA, Tesis: "Los Principios de la Guerra aplicables a las Fuerzas Aeroespaciales", Buenos Aires, Escuela Superior de Guerra Aérea, 2017.

Primero, la posición de la Royal Navy. Un año antes del conflicto de Malvinas, John Nott había trabajado en una revisión importante para realizar un recorte en gastos de defensa en la cual yo había estado involucrado. La mayor parte de la reducción había recaído sobre la Royal Navy y en particular sobre la flota de superficie. El orgullo de la Royal Navy, el nuevo portaaviones HMS *Invincible*, iba a ser vendido a Australia; los buques de asalto *Fearless* e *Intrepid* estaban para ser desprogramados del servicio junto con el cincuenta por ciento de los destructores y fragatas; de estas, un quince por ciento quedarían en estado no-operacional, formando un escuadrón de reserva. La Royal Navy nunca aceptó estos recortes y peleó para que esa decisión se revirtiera. Para fin de marzo de 1982, el punto de no retorno se acercó rápidamente cuando se anunció que algunos barcos serían vendidos y otros desarmados para chatarra. La invasión [sic] de la Argentina a Malvinas el 2 de abril de repente proporcionó una inigualable e inesperada oportunidad para que la Royal Navy mostrara que podría ayudar a los políticos que estaban en dificultades a resolver sus problemas. La Royal Navy igual tenía sus reservas sobre su protagonismo: si la Task Force navegaba hacia el Atlántico Sur y luego se volvía sin que ocurrieran acciones bélicas, no serviría. Necesariamente debía haber un conflicto con el Reino Unido para probar su eficacia y que la flota resultara indispensable²⁸. Este criterio prevaleció en todo tipo de decisiones para resolver cualquier problema, siempre planteando la solución por la fuerza de las armas. Dejaron para otros la responsabilidad de encontrar una solución pacífica si la hubiera.

El segundo factor fue la posición política del gobierno y en particular de la primera ministra, la Sra. Thatcher. En marzo de 1982, las encuestas de opinión pública estaban mostrando que era espectacularmente impopular; el partido Demócrata en alianza con los liberales parecía formar una nueva fuerza política. A pesar de las claras indicaciones que se extendían ya por muchos meses y posteriormente conocido el Informe Franks, el gobierno perdía territorio británico ante un invasor [sic] extranjero, algo que no ocurría desde la Segunda Guerra Mundial.

El ministro de Relaciones Exteriores *lord* Carrington y otros ministros menores dimitieron. En el gobierno reinaba el desorden. La inmediata respuesta fue despachar la Task Force, anunciado por la Sra. Thatcher en el histórico debate en la cámara de los Comunes el 3 de abril. ¿Pero se utilizaría la fuerza o se podría llegar a una solución diplomática? ¿Qué implicaría esa solución? ¿Podría el gobierno sobrevivir luego de una solución diplomática que eventualmente transfiera el poder a la Argentina? ¿Podría el gobierno de Argentina aceptar otras opciones?

Casi imperceptiblemente surgió una alianza entre los políticos y la Royal Navy. Ambos necesitaban el uno del otro. La Royal Navy se propuso convencer a los políticos que serían útiles en esta controversia. Los políticos querían que les salvara el gobierno²⁹.

Mientras la Royal Navy necesitaba justificar su flota de superficie, el gobierno británico pasaba por un periodo de impopularidad. Estas son las razones por las que el Reino Unido decidió escalar el conflicto. En varias ocasiones, Londres había dejado traslucir — con una visión global de la problemática del reino — la posibilidad de desvincular Malvinas de su territorio, postura que confrontaba con la firme oposición de los grupos de intereses locales, la Falkland Islands Company (FIC) y el gobernador Rex Hunt a la cabeza. Estos trabajaban activamente contra cualquier proyecto que significara un traspaso de soberanía y, a la vez, veían con desagrado la desactivación de la flota de superficie, la disminución de la actividad antártica y el prestigio británico de ultramar.

²⁸ Nota del editor: La OTAN tendría una nueva misión: el control de la armada soviética fundamentalmente por el arma submarina, lo que reduciría la cantidad de unidades de superficie.

²⁹ CLIVE PONTING, *The Right to Know - The Inside Story of the Belgrano Affair*, Londres, Sphere Books, 1985, págs. 71 y 72. (Traducción del editor). En julio de 1984, Clive Pointing envió dos documentos, apodados «las joyas de la corona», al diputado laborista Tam Dalyell sobre el hundimiento del crucero ARA *General Belgrano*. Afrontó un juicio por divulgación de información clasificada.

Solamente debían esperar un acontecimiento que funcionara como disparador del conflicto, y finalmente llegó: la crisis de las islas Georgias.

Contexto político nacional

Desde el 24 de marzo de 1976, la República Argentina estaba gobernada por las Fuerzas Armadas. En diciembre de 1981, el teniente general Roberto Viola ejercía la presidencia de la Nación, en tanto que la segunda Junta Militar, instancia superior del Estado, estaba integrada por el almirante Jorge Isaac Anaya, el brigadier general Arturo Basilio Lami Dozo y el teniente general Leopoldo Fortunato Galtieri. La necesidad de restituir el poder político y revitalizar el gobierno militar, que exhibía inequívocos síntomas de agotamiento, propició el entendimiento entre Anaya y Galtieri de relevar al presidente Viola y prever la recuperación de las Malvinas por la fuerza como alternativa de negociaciones diplomáticas³⁰.

El 15 de diciembre de 1981, Anaya ordenó al Comandante de Operaciones Navales, vicealmirante Juan José Lombardo, elaborar un Plan de Recuperación de Malvinas. Desde la década de los sesenta, la Armada consideraba a las islas como foco de un probable conflicto que, alguna vez, podría demandar la actuación de esa Fuerza. Esta posibilidad no figuraba dentro de las hipótesis de conflictos y, por consiguiente, tampoco dentro del planeamiento militar conjunto; por lo tanto, nunca se había tenido en cuenta en los programas de equipamiento y evolución de corto, mediano o largo plazo³¹.

No obstante, en la Secretaría de Planeamiento existía un documento denominado Plan de Inteligencia Estratégica Nacional (Ámbito Externo) donde se hallaba contemplada una hipótesis de conflicto con el Reino Unido, cuyos lineamientos principales fueron elaborados en dicha Secretaría durante el año 1981. Allí se asignaba a este conflicto la prioridad N.º 2 (a continuación del Conflicto Austral) y se lo calificaba como «Conflicto Grave» e «Hipótesis de Guerra en el corto plazo» (fojas 2, 3 y 4 del mencionado documento de la Central Nacional de Inteligencia)³².

Cumpliendo la orden de Anaya, el vicealmirante Lombardo esbozó un plan de recuperación de las islas que, en síntesis, no entrañaba mayores dificultades dado que solo habría oposición en la sede de gobierno de Puerto Stanley, donde contaban con una fuerza de cuarenta infantes de marina, y no en el resto del territorio. Se podría realizar una operación conjunta con los medios disponibles, sin requerimientos extras de personal, de armas o de partidas especiales. No se apuntaba ninguna fecha tentativa. Solo era necesario contar con el factor sorpresa, pero ¿y después?³³

El 29 de diciembre de 1981, el gobernador británico de Malvinas, Rex Hunt, organizó una reunión social para despedir el año. En un aparte, le confesó al vicecomodoro Héctor R. Gilobert —representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial—, la desconfianza que le suscitaba el nuevo presidente³⁴. Se confesó preocupado por la presencia de un general con fama de duro. Hunt suponía que las relaciones se pondrían más difíciles. Personalmente, era pesimista y no vislumbraba una salida pacífica a la disputa sobre la soberanía.

En coincidencia, ese mismo día, al finalizar la ceremonia de ascenso de brigadieres en el Edificio Cóndor, Galtieri le comunicó a Lami Dozo la posible campaña en el Atlántico Sur. A fines de año, la cuestión Malvinas era un tema de gobierno nacional y, ordenado por Galtieri, se constituyó una Comisión de Trabajo conjunta integrada por el general de división Osvaldo García, comandante del V Cuerpo de Ejército, el vicealmirante Juan José

³⁰ OSCAR CARDOSO, RICARDO KIRSCHBAUM y EDUARDO VAN DER KOOY, *Malvinas, la trama secreta*, Buenos Aires, Arte Gráfico Editorial Argentino, 2007, pág. 21.

³¹ COMISIÓN DE ANÁLISIS... (*Informe Rattenbach*), op. cit., fl. 27.

³² COMISIÓN DE ANÁLISIS... (*Informe Rattenbach*), op. cit., párrafo 116.

³³ JUAN JOSÉ LOMBARDO, op. cit., pág. 31.

³⁴ "El General Galtieri inicia en Argentina un gobierno firme y riguroso", diario *El País*, Madrid, España, edición del 22 de diciembre de 1981.

Lombardo, el brigadier mayor Sigfrido Plessl, y el general de brigada Julio Ruiz, segundo comandante dependiente de García.

La comisión elaboró un documento manuscrito de catorce páginas que se denominó Plan Esquemático para la Captura de Malvinas. Allí se preveía una operación conjunta consistente en un desembarco helitransportado y la toma del aeropuerto que permitiría el aterrizaje de los aviones de transporte. El documento asimismo estipulaba un preaviso mínimo de quince días para la ejecución. En ninguna parte del plan se contemplaba la defensa posterior en caso de una reacción militar británica.

En la reunión de la Junta Militar del 5 de enero de 1982, la operación se transformó en una cuestión de Estado que se resolvió llevar a cabo si fracasaban las rondas de negociaciones previstas en Nueva York, en el marco de las Naciones Unidas, el 26, 27 y 28 de febrero de 1982. A mediados de enero, en ocasión de despedir al vicecomodoro Gilobert, otra vez el gobernador Hunt le manifestó su inquietud ahora por las actividades del empresario argentino Constantino Davidoff y el grupo de trabajo en las islas Georgias. Agregó que temía que Galtieri pudiera tentarse de usar la fuerza y enfatizó que los argentinos se equivocaban si suponían que el Reino Unido no lucharía.

Crisis de las Georgias

El empresario argentino Constantino Davidoff se dedicaba a la compraventa de equipos industriales y en 1979 había firmado un contrato para la compra del material que pudiera rescatarse de las factorías inactivas en las islas Georgias del Sur. El contrato se realizó en Escocia y pagó trescientos mil dólares por todo lo que pudiera obtener en los establecimientos de Puerto Leith.

El mayor inconveniente estribaba, aparte del desarme, en el transporte del material desde esa lejana región. Estuvo en tratativas con los británicos para alquilar el HMS *Endurance*, pero sin éxito. A mediados de 1981, previa consulta a Cancillería, contrató a la Armada el buque ARA *Bahía Buen Suceso* para el traslado de los operarios.

Viajó un par de veces por sus propios medios a Puerto Leith para evaluar la magnitud de los trabajos y finalmente, con el equipo organizado, concurrió a la embajada británica en Buenos Aires para informar de todos sus movimientos y del inmediato comienzo de la tarea. Gestionó las Tarjetas Blancas (*White Card*) para sus cuarenta y un operarios, y la embajada no planteó ningún tipo de objeción. Era principios de marzo de 1982.

Todas las gestiones de Davidoff fueron hechos públicos y comprobados; no hubo en el trámite nada que no fuera conocido por las autoridades británicas, ni el traslado de los operarios, ni la contratación del buque. Solo se trataba de una operación comercial.

El 19 de marzo, el *Bahía Buen Suceso* rentado por Davidoff arribó a Puerto Leith. El personal de operarios desembarcó. Era un lugar abandonado, nadie vivía ahí. Poco después apareció un grupo de británicos para intimar el arriado de una bandera argentina izada en una torre metálica y el reembarco inmediato del personal. Además, presentaron una protesta diciendo que los hombres habían salido a cazar, actividad que intentaban prohibir.

Los británicos habían llegado desde Grytviken, el poblado más importante de la isla situado a pocos kilómetros de distancia, pero desde donde había que dar un rodeo para superar alturas considerables y llegar a Puerto Leith. La presencia de los británicos no fue casual, habían sido avisados con anterioridad y lo habían hecho expresamente para oponerse al desembarco de los argentinos.

En varias publicaciones se ha dicho que el 19 de marzo hubo militares argentinos infiltrados entre los operarios del señor Davidoff. Esto no fue así. Solo días después y luego de la desmesurada reacción británica liderada por el gobernador de Malvinas Rex Hunt con el envío del buque polar HMS *Endurance* con un grupo de marines a bordo, el Estado



Operarios desembarcando en Puerto Leith - Fotografía tomada desde el ARA *Bahía Buen Suceso* por el capitán Héctor O. Caimé, práctico en el Río de la Plata

Mayor General Naval dispuso que el transporte polar *Bahía Paraíso* fuera al puerto de Leith y desembarcara al entonces teniente Astiz³⁵ y su grupo de diez hombres³⁶.

El mismo día del incidente de las Georgias, en Puerto Stanley fue atacado por la noche el local de LADE. El hecho, poco trascendente en sí mismo, muestra que los británicos de Malvinas seguían atentamente el accionar de Davidoff a 1480 km de distancia. Aquella operación comercial en un archipiélago tan alejado podía significar que Londres cedía posiciones y que el gobierno argentino fortalecía sus derechos en la zona.

Ni los británicos en Londres ni el gobierno argentino fueron capaces de moderar estas reacciones y controlar la incipiente crisis. Para enfrentar la cuestión de las Georgias se decidió ocupar Malvinas. De un incidente menor se llegó a una guerra cuyo catalizador había sido el gobierno de las Falklands.

Rumbo al 2 de abril

Contexto estratégico-militar

Las características del escenario geográfico, la situación meteorológica y la personalidad de los conductores son los factores a tener en cuenta para entender el ámbito operacional en que se desarrollarán las acciones aéreas en un conflicto armado. El enfrentamiento resuelto en el Atlántico Sur en 1982 tuvo como escenario el archipiélago malvinense constituido por dos islas principales, la Gran Malvina (occidental) de 4532 km² de superficie y la Soledad (oriental) de 6308 km². Un centenar de islotes completan el grupo con una superficie total de 11.718 km².

Las islas Malvinas, ubicadas a 720 km de la Argentina y a 7200 de la isla de Ascensión, poseen un clima marítimo riguroso, caracterizado por vientos fríos, fuertes y pertinaces; granizo, nubosidad, escarcha nocturna y frecuentes nieblas. Durante mayo y junio, la

³⁵ El Grupo Alfa comandado por el teniente Astiz tenía la misión de establecer —de común acuerdo con el Ministerio de Relaciones Exteriores— una estación científica en las islas Georgias del Sur, ocupadas por la British Antarctic Survey, una organización científica del gobierno británico.

³⁶ JUAN JOSÉ LOMBARDO, op. cit., pág. 56.

temperatura mínima promedio es de 6 °C y la máxima de 8 °C. Los vientos del sur suroeste y del oeste provocan sensaciones térmicas inferiores a los -10 °C.

El conflicto del Atlántico Sur fue una confrontación inesperada para ambos países. Sorpresiva tanto para las fuerzas británicas —dimensionadas y adiestradas para integrar la OTAN y combatir contra las tropas del Pacto de Varsovia— como para las Fuerzas Armadas argentinas que, salvo la Armada, nunca habían contemplado la hipótesis, independientemente de que la planificación preliminar se realizó en secreto y, por lo tanto, sin el menor alistamiento previo.

Pese a que la iniciativa de la Operación Rosario³⁷ de recuperación de las islas Malvinas pertenecía a la Argentina, el Reino Unido dispuso de más tiempo de preparación para un conflicto bélico, puesto que a partir del 2 de abril ya estaba planificando la recuperación de las islas, antes de que el Comité Militar (COMIL) planeara cómo iba a defenderlas.

La mayoría de los integrantes de las Fuerzas Armadas argentinas recién el 2 de abril se enteraron del conflicto que se avecinaba. Y debido a que la conducción superior había descartado una respuesta armada, solo el 4 de abril, al confirmarse que la fuerza de tareas británica se preparaba para navegar hacia el sur, comenzaron a poner en servicio el material, a obtener el equipamiento indicado para vuelo sobre el agua y a adiestrarse para la lucha contra blancos navales.

En lo que concierne a inteligencia, hasta el 9 de marzo, cuando el Estado Mayor Conjunto fue alertado de la operación, no se había iniciado el proceso de información necesario sobre las capacidades del enemigo. Cuando a la Secretaría de Inteligencia del Estado (SIDE) le fue ordenado abocarse al tema Malvinas, dejó constancia por escrito de que recién en junio habría elaborado los Elementos Esenciales de Información (EEI).

En cuanto a la utilización de los medios aéreos, cabe destacar la dificultad que significó, desde el preciso momento en que se constituyeron los comandos operacionales, las diferencias doctrinarias que afloraron entre los componentes del Poder Militar equipados con aviones de combate. Discrepancias que tenían raíces muy profundas, que suscitaban recelos entre fuerzas hermanas que solo deberían cooperar entre sí y que sería el principal obstáculo para emplear en forma integrada el Poder Aéreo de la Nación.

En las antípodas de los contrastes institucionales locales, las fuerzas británicas poseían una vasta experiencia. El comando era responsabilidad exclusiva del almirante de flota John Fieldhouse, en esos momentos comandante en jefe de la Royal Navy. La conducción sobresalía por ser conjunta y por la vigencia de relaciones de comando preestablecidas y aceptadas por la totalidad de las fuerzas terrestres, navales y aéreas.

Respecto a la experiencia en combate, las Fuerzas Armadas argentinas solo disponían de la relativa enseñanza obtenida en los enfrentamientos internos. En cambio, el Reino Unido era dueño de una añeja tradición bélica, enriquecida en las tripulaciones más jóvenes con la participación en ejercicios de operaciones aéreas de gran realismo del tipo Red Flag y similares. Si a esa capacitación se le suma su disposición permanente para operar en las severas condiciones climáticas del Atlántico Norte, parecidas a las de Malvinas, se infiere la neta ventaja con que contaban.

Otro factor que influyó en la configuración del ámbito operacional de las fuerzas enfrentadas fue la presencia de un tercero en discordia no neutral. La hipótesis de conflicto que manejaba la Argentina era la reciente confrontación con Chile por la delimitación del extremo sur compartido que, en 1978 y 1979, casi los había llevado a la guerra. Por la tradicional amistad que unía al Reino Unido con Chile, no se descartaba que el país vecino

³⁷ La operación no tenía nombre definido y Rosario fue propuesto al contraalmirante Carlos Büsser por el teniente coronel Mohamed Seineldín en el buque de transporte de tropas ARA *San Antonio*, horas antes del desembarco, recordando a Liniers en la previa al asalto final para recuperar Buenos Aires en agosto de 1806. Ver CARLOS BÜSSER, *Operación Rosario*, Buenos Aires, Editorial Atlántida, 1983, pág. 64.

lo apoyara, como efectivamente ocurrió, aunque haya sido en forma encubierta. Esta apreciación, bien fundamentada según las recientes declaraciones de los comandantes chilenos de aquella época, impidió que el esfuerzo argentino se centrara en sostener las operaciones en Malvinas por temor a debilitar la actitud defensiva frente al país trasandino.

Además, aunque esto se supo treinta años después, la colaboración chilena permitió a la Task Force conocer casi en tiempo real las detecciones de los movimientos aéreos de algunos aeropuertos argentinos efectuadas por el radar de vigilancia de Punta Arenas. Asimismo, el gobierno de Chile facilitó la operación desde la isla San Félix, en el Pacífico, de los aviones británicos de inteligencia electrónica Nimrod que volaban sobre el Atlántico Sur. Estas aeronaves, debido a la operación limitada en la pista de la isla, debían despegar con poco combustible; luego aterrizaban y reabastecían en el aeropuerto de Concepción (Carriel Sur) en horas nocturnas, cuando Carabineros se encargaba de cerrar y proteger el aeropuerto para que la misión permaneciera velada. El apoyo a la isla San Félix se realizaba desde la isla de Pascua y desde el continente, con aviones C-130 británicos pintados con insignias de la Fuerza Aérea de Chile —aunque claramente se los individualizaba por el tubo delantero de reabastecimiento en vuelo— que trasladaban bidones de 50 galones de combustible para la operación de los Nimrod³⁸. Con este recurso las fuerzas británicas conocieron el despliegue de comunicaciones y de emisiones radáricas de la Argentina en la Patagonia y en las islas Malvinas.

Hechos que condujeron al conflicto

Entre 1971 y 1981, en sintonía con la política de relaciones exteriores de ganar la buena voluntad de los kelpers, la Fuerza Aérea Argentina había empeñado hombres y recursos. Mientras tanto, en el terreno diplomático se presentaron otras iniciativas para solucionar el diferendo. En diciembre de 1973, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) volvió a manifestar su preocupación por el escaso progreso de las negociaciones. El Comité Jurídico Interamericano de la Organización de Estados Americanos (OEA) se expidió en el mismo sentido en 1974 y destacó la inquietud que causaba en América la subsistencia de territorios ocupados por potencias extranjeras.

En marzo de 1975, el Departamento de Ciencias Geológicas de la Universidad de Birmingham presentó el informe titulado “Geology of the Region around the Falkland Islands” donde se afirmaba que existían posibilidades ciertas de encontrar petróleo en las islas y en los mares adyacentes. A consecuencia de este informe, en octubre se organizó una misión de estudios encabezada por *lord* Shackleton a la zona de Malvinas, a bordo del rompehielos HMS *Endurance*. Ante esta situación, la Argentina realizó una protesta formal. Las relaciones diplomáticas se tensaron hasta el borde de la ruptura.

El 16 de enero de 1976, el Comité Jurídico Interamericano de la OEA sostuvo que la explotación del potencial de recursos energéticos de las islas Malvinas constituía una amenaza para la seguridad hemisférica y, en Río de Janeiro, declaró que la Argentina tenía derechos inobjetable de soberanía sobre el archipiélago malvinense.

El pico de la tensión se alcanzó el 4 de febrero del mismo año, cuando el destructor ARA *Almirante Storni* intentó detener por la fuerza al buque de investigación oceanográfica RRS *Shackleton*, 78 millas (145 km) al sur de Puerto Stanley, alegando que navegaba en jurisdicción argentina. El capitán del buque británico, bajo órdenes radiales del gobernador de las Malvinas, Neville French, no detuvo la marcha y se rehusó a recibir un grupo de inspectores o a continuar la navegación bajo indicaciones del *Storni* hasta Ushuaia. Con el fin de aumentar la presión, las acciones del destructor argentino fueron apoyadas por un avión SP-2H Neptune, mientras el *Storni* efectuaba varios disparos a proa del *Shackleton* que prosiguió hacia Puerto Stanley.

³⁸ SIDNEY EDWARDS, *My Secret Falklands War*, Londres, The Book Guild, 2014, pág. 53.



HMS Endurance anclado en la rada de Puerto Stanley - Gentileza: Brig. VGM (R) Bloomer Reeve

El incidente derivó en el retiro de los embajadores y en la interrupción de las negociaciones. El lado «positivo» del Informe Shackleton fue la aseveración de que la explotación de las riquezas del área no sería racional o redituable sin la cooperación y el beneplácito del gobierno argentino. Ante la evidencia de que el Foreign Office buscaba una fórmula de entendimiento con la Argentina, la UKFIC consiguió incrementar el número de representantes kelpers en el Consejo Legislativo de Stanley.

De esta manera, se impuso el principio de que en las tratativas sobre la soberanía se debía considerar los deseos de los pobladores antes que sus intereses como sostenía nuestro país. Pese a que la Argentina operaba una línea aérea para ellos, y que les brindaba facilidades y servicios que aumentaban su bienestar, los beneficiados bloqueaban las iniciativas gubernamentales que pudieran ayudar a solucionar el diferendo.

Si se entiende que el Informe Shackleton ha sido una de las causales desencadenantes del conflicto, conviene detenerse en su contenido.

La motivación principal de la misión Shackleton era estudiar las posibilidades de desarrollo de la economía tradicional de las islas basada en la lana (mercado mundial declinante), y en la caza y el aprovechamiento de focas y ballenas. Estas actividades eran monopolizadas desde 1851 por la Falkland Islands Company acaparando más de la mitad de las tierras económicamente explotables, casi todo el comercio interior y el control absoluto del comercio exterior. Las finanzas públicas eran deficitarias desde 1968 y dependían de los aportes del Fondo de Desarrollo y Bienestar Colonial.

En forma general, el Informe Shackleton estimó que las islas Malvinas se encontraban rodeadas de un mar en el que podrían ubicarse los mayores recursos mundiales de proteínas.

El documento fue publicado en julio de 1976 y se vendió en Puerto Stanley por ocho libras esterlinas. El estudio, en dos tomos y 450 páginas, fue elaborado por un equipo de expertos en industria lanera, pesquera, petrolera y finanzas. Tenía por objeto determinar las potencialidades a desarrollar en la colonia, que pueden resumirse en:



Buque de investigación oceanográfica RRS Shackleton - BANIM DEH-FAA

- Pesca: las aguas en un radio de 200 millas en torno a las islas albergaban una gran población ictícola; solamente la pescadilla azul podría representar el equivalente al volumen de entonces de la pesca británica. En proximidades a las islas Georgias se encontraban enormes existencias de krill (Alemania Federal, Japón y la Unión Soviética aparecían muy interesadas en la extracción de 75 millones de toneladas anuales de este pequeño crustáceo, muy rico en proteínas, cuyo rendimiento potencial excedía el total de la pesca mundial).
- Algas marinas: para la producción de alginatos de gran rendimiento económico.
- Pieles: por la creciente población de focas y morsas en las aguas de las islas Georgias del Sur.
- Petróleo: las prospecciones estimaban la existencia del hidrocarburo en el mar austral argentino, confirmando presunciones e informes anteriores.

Si bien es cierto que se mencionaba que la explotación petrolera no sería redituable sin la cooperación del gobierno argentino, la aseveración refleja la intención británica de explotar en forma compartida los recursos argentinos en el área, que permitirían la sustentabilidad de las islas durante el largo plazo que supone una solución al estilo Hong Kong. La dificultad en este rubro radicaba en su explotación comercial. A los elevados costos se unía la necesidad política de coordinar con la Argentina un status para la búsqueda y prospección del petróleo en un área que se reivindicaba como propia y que, por tanto, se consideraba como parte de los recursos naturales argentinos.

El estudio abordaba además problemas como el transporte, el desarrollo de la producción láctea y hortícola, y la redistribución de tierras, entre otros. Pese a su carácter eminentemente técnico, el Informe Shackleton no escapaba a la órbita política. La conclusión, sin ser explícita, era que no se debía entregar las islas a la Argentina.

En 1977, el canciller laborista David Owen informó a la Cámara de los Comunes que los gobiernos de ambos países habían convenido negociar el futuro político de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur incluyendo la soberanía; como así también, cooperar económicamente en dichos territorios y en el occidente del Atlántico Sur.

El acercamiento ocurrió cuando el argentino Héctor Francisco Domingo Capozzolo ofreció comprar la Falkland Islands Company, con el respaldo del gobierno que, por intermedio de Martínez de Hoz, se había comprometido a desembolsar todo el dinero a fondo perdido.

La operación se preparó en el mayor secreto y estuvo muy avanzada hasta que Jacobo Timerman del diario *La Opinión* filtró la noticia a la prensa, con el resultado de un gran escándalo en la Cámara de los Comunes³⁹. Esta dilación en 1977 coincidió con el nuevo proyecto de recuperación de las islas por la fuerza presentado por el almirante Emilio Massera ante la Junta de Comandantes en Jefe, que no fue aprobado por el presidente Videla.

En 1979, por iniciativa del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino, se acordó que en 1980 se restablecerían los embajadores. En mayo de ese año, el partido laborista entregó el gobierno al conservadorismo, liderado por Margaret Thatcher. En junio, el nuevo subsecretario del Foreign Office, Nicholas Ridley, visitó Stanley. De paso por Buenos Aires, se reunió con el subsecretario de Relaciones Exteriores, comodoro Carlos R. Cavandoli, con quien coincidió en mejorar las relaciones bilaterales y dar un nuevo impulso a las negociaciones. Ridley y Cavandoli analizaron distintas alternativas para solucionar el diferendo. La más interesante fue la de realizar un *lease back* tipo Hong Kong, vale decir compartir la administración de las islas durante noventa y nueve años antes de traspasar la soberanía. El gobierno argentino garantizaría los bienes y la forma de vida de los kelpers que conservarían la ciudadanía británica. Los hijos tendrían doble nacionalidad y los nietos serían argentinos.

En septiembre de 1980, durante la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en Nueva York, el canciller argentino, brigadier Carlos W. Pastor, se entrevistó con su par británico *lord* Peter A. Carrington y le expresó que el problema Malvinas era vital para Buenos Aires. Carrington replicó que, por el contrario, para el Foreign Office la cuestión en el Atlántico Sur ocupaba uno de los últimos lugares. En noviembre, antes de efectuar un segundo viaje a las islas, Ridley le comentó a Cavandoli que él favorecía una alternativa de arriendo y que, a pesar de que la primera ministra Thatcher no veía con simpatía esas gestiones, había logrado la aprobación del gabinete para consultar a los isleños sobre un plan básico orientado hacia esa salida. Según el historiador británico Peter Beck⁴⁰, las negociaciones y propuestas de Ridley transformaron la disputa ya que el gobierno del Reino Unido declaró públicamente su voluntad de considerar el traspaso de la soberanía a la República Argentina.

Ridley viajó a Malvinas convencido de que su proposición sería aceptada pues, desde un punto de vista neutral, lucía lógica y conveniente para las partes. Sin embargo, al llegar al aeropuerto fue sorprendido por una ruidosa manifestación. Con pancartas y cánticos, los activistas rechazaron la presencia del diplomático. En el camino a Stanley se leían pintadas que lo urgían a que se fuera a otro lado con la propuesta.

Luego, en la audiencia pública en el Town Hall, transmitida por radio para los habitantes del campo, se difundieron las objeciones de los voceros de los grupos que resistían de plano la opción. El análisis de la grabación permitió a la Dirección General de Antártida y Malvinas de la Cancillería conocer la opinión de la población. Los malvinenses tampoco ahorraron su repudio en la despedida de Nicholas Ridley. En síntesis, los isleños solo aceptaban tener relaciones comerciales con la Argentina.

En febrero de 1981, se realizó una nueva ronda de negociaciones en Nueva York. En esta ocasión, los kelpers formaron parte de la delegación británica, convertidos ya en negociadores de facto. En septiembre, Nicholas Ridley se alejó del Foreign Office.

Durante la gestión del vicecomodoro Gilobert (1980-1981), su relación con la Dirección General de Antártida y Malvinas fue fluida y productiva. El canciller embajador Carlos

³⁹ LOWELL S. GUSTAFSON, op. cit., pág. 101.

⁴⁰ PETER J. BECK, *The Falkland Islands as an International Problem*, New York, Routledge Revivals, 1988.

Blanco y su asesor, el coronel Luis González Balcarce, seguían de cerca los requerimientos que recibían. Semanalmente, por vía diplomática, se enviaba a la Cancillería y a la Fuerza Aérea las novedades sobre la situación, cada vez más conflictiva. En un expediente se resumieron las acciones de acercamiento comparadas con los réditos. Los resultados eran magros debido a que los propios beneficiarios las obstaculizaban y no se podía esperar su adhesión en tanto que no se les ofreciera una ventaja. Desde el punto de vista malvinense, tal cual estaban planteadas las cosas, tenían todo por perder.

La conclusión despertó tanto interés al canciller Oscar Camilión que citó a Gilbert y escuchó sus razones. Después de la iniciativa de Capozzolo, por primera vez, se lanzaba la idea de ofrecer una compensación monetaria que actuara como incentivo y llevara a los kelpers a revisar su rechazo. Camilión no se mostró entusiasmado, pero dejó entrever que tampoco la objetaba. Tiempo después, asumió el general Leopoldo Galtieri, y Nicanor Costa Méndez se hizo cargo de las relaciones exteriores argentinas y se produjo el giro ya descrito.

Mientras tanto, el programa de reducción de naves de superficie de la Royal Navy contemplaba radiar de servicio el rompehielos *Endurance*, de la British Antarctic Survey⁴¹ (BAS), afectado a las Falkland. No obstante, a mediados de diciembre de 1981, a instancias del Consejo Legislativo de Stanley, el Parlamento abogó por una mayor presencia naval en el área, con vistas a la proyección antártica.

Los autores de la iniciativa, los más renuentes a negociar la soberanía, formaban el grupo más recalcitrante de isleños. Ellos y las corporaciones británicas con intereses económicos en las islas, que temían comprometer sus prebendas, impidieron que la Argentina consolidara sus vínculos con los malvinenses y reclamaron al Reino Unido una protección militar que disuadiera cualquier acción armada.

Con el reclamo, los integrantes del UKFIC hallaron la mejor excusa para crear grupos de presión (lobby) en el parlamento británico. Las cámaras, conformadas por parlamentarios de ideas radicalizadas, la prensa de extrema derecha y el propio almirantazgo se unieron para evitar la transferencia de soberanía a la Argentina. Con el pretexto de que buscaban proteger los deseos de la población nativa, coaccionaron al gobierno y a la opinión pública del Reino Unido. Contaban, además, con la colaboración del gobernador Rex Hunt.

Cronología de la crisis

1979-1981. El empresario Constantino Davidoff, por intermedio de su apoderado Collin Shap, británico naturalizado argentino, se contactó con la empresa Christian Salvesen Limited de Edimburgo, arrendataria de la corona británica, para desguazar tres factorías balleneras en desuso ubicadas en las aldeas de Stromness, Husvik y Leith en la bahía de Stromness de la isla San Pedro (Georgias).

Los trámites para la aprobación del contrato comenzaron en setiembre de 1979. Tras estudios y tratativas, recién se concretó en diciembre de 1981. Se contaba con la opción de comprar los equipos y las naves. El valor del contrato alcanzaba los 27 millones de dólares. Antes de firmar el convenio en Londres, Davidoff viajó a Malvinas y se entrevistó con el gobernador James Roland Walter Parker. Por su parte, la firma escocesa Salvesen también notificó la operación al gobernador.

A todo esto, en 1976, la Armada Argentina (ARA) había establecido una base científica en las islas Sandwich del Sur. Esta acción solo provocó una tibia reacción británica. Frente al supuesto desinterés, en agosto de 1981 la Armada previó, de común acuerdo con el Ministerio de Relaciones Exteriores, una operación similar en las Georgias del Sur, ocupadas por la British Antarctic Survey. Para ejecutarla, alistó un grupo de tareas de diez científicos y militares denominado Grupo Alfa.

⁴¹ Prospección Antártica Británica, institución nacional del Reino Unido dedicada a la investigación en la Antártida.



Transporte naval ARA *Bahía Buen Suceso* - BANIM DEH-FAA

20 de diciembre de 1981. A bordo del rompehielos *Almirante Irizar*, el Grupo Alfa viajó a Tierra del Fuego para efectuar adiestramiento en zona fría. Sin ninguna vinculación con ellos, Davidoff junto con seis personas viajaba también en el *Irizar* a la isla San Pedro para reconocer el terreno donde se realizaría el desguace. El empresario regresó a Ushuaia y desde allí, por vía aérea, a Buenos Aires para gestionar la autorización en la embajada británica. Transportes Navales le arrendó el buque ARA *Bahía Buen Suceso* para trasladar el personal y el material ferroso rescatado.

En el ínterin, el Comité Militar había constituido una Comisión de Trabajo conjunta que planificaba recuperar las islas Malvinas por la fuerza. Sus integrantes desconocían el viaje de los operarios de Davidoff y suponían que se evitaría cualquier acción que dificultara la ejecución de los planes.

2 de febrero de 1982. El gobierno militar ordenó demorar las dos salidas (Grupo Alfa a las Georgias, y Davidoff a San Pedro) hasta después de la ronda de negociaciones que, llevadas a cabo en Nueva York el 27 y el 28 de febrero, no arrojaron saldo positivo para la Argentina. El canciller Costa Méndez publicó una declaración en la que el país se reservaba el derecho a «elegir libremente el procedimiento que mejor conviniese a sus intereses»⁴².

9 de marzo de 1982. El Grupo Alfa se embarcó en el transporte ARA *Bahía Paraíso* que, afectado a la Campaña Antártica, zarpó hacia las islas Orcadas.

11 de marzo de 1982. Sin un permiso formal del ministro de Relaciones Exteriores ni de la Junta de Comandantes en Jefe, pero obrando dentro de sus atribuciones por tratarse de una transacción comercial privada, Transportes Navales autorizó que el *Bahía Buen Suceso* trasladara a las Georgias a los cuarenta y un operarios de Davidoff, provistos de la correspondiente *White Card*⁴³.

19 de marzo de 1982. El embajador del Reino Unido en Buenos Aires, Anthony Williams, había recomendado a Davidoff que el buque recalara primero en Grytviken, puerto de

⁴² RUBÉN OSCAR MORO, *La trampa de Malvinas - Historia del conflicto del Atlántico Sur (Parte 1)*, Buenos Aires, Edivern, 2005, pág. 93.

⁴³ *Ibidem*, pág. 94.

entrada y control designado por el gobierno británico. No obstante, por orden del titular de Transportes Navales, el capitán del *Bahía Buen Suceso* fue directamente a Puerto Leith donde desembarcaron los obreros y técnicos para desmontar una de las estaciones balnearias. La decisión no era caprichosa. Si se aceptaba la supervisión británica, implícitamente se le reconocía la soberanía.

Tras la llegada, miembros de la British Antarctic Survey, dependientes del gobernador de Malvinas, denunciaron que la expedición había utilizado buques de la Armada, incluido militares dentro del contingente, realizado disparos de armas de fuego e izado la bandera argentina; actos que demostraban una afirmación de los derechos argentinos sobre las islas. Esta información manejada por la prensa y por el Parlamento del Reino Unido contribuyó a empeorar la situación y a difundir propaganda que incitaba al descontento del pueblo británico.

De inmediato, se acusó al gobierno argentino de haber ordenado una acción que constituía una verdadera amenaza para los habitantes de Malvinas a 800 millas (1480 km) de las Georgias. El 20 de marzo de 1982, el embajador Anthony Williams presentó formalmente la queja ante las autoridades argentinas. Afirmó que los incidentes habían sido tomados con seriedad por su gobierno y, como un ultimátum, amenazó que si los tripulantes no abandonaban Puerto Leith de inmediato, se tomarían medidas.

Ese mismo día, los mandos nacionales negaron vinculación alguna con Davidoff y su gente, como así también la presencia de personal militar entre los obreros. La Cancillería sostuvo que el *Bahía Buen Suceso* era un buque que, si bien pertenecía a la Armada, a través de Transportes Navales operaba rentado por una empresa comercial para llevar a cabo una tarea aprobada por el Reino Unido y que los hechos acontecidos no revestían importancia.

Con el tiempo se comprobó que la imputación, que supuestamente había desencadenado el conflicto, carecía de sustento. Para empezar, los disparos los habrían efectuado los tripulantes franceses del yate *Isatis*, de esa bandera. El izamiento del estandarte fue una acción intrascendente de los operarios civiles, y su negativa a acatar las formalidades respondía a una orden superior.

El gobierno británico insistió en su postura a pesar de que el carácter reivindicatorio que le asignaba no se compadecía con el espíritu del acuerdo de comunicación de 1971. El Artículo 2 estipulaba que los sucesos unilaterales, que hicieran una parte o la otra, no aportaban ninguna ventaja en los reclamos de soberanía.

21 de marzo de 1982. El Comité Militar ordenó la reactivación del Plan Esquemático para la Captura de Malvinas realizado por la Comisión de Trabajo que se había entregado escasos días antes. Ninguno de los buques programados (los ARA *Bahía Paraíso*, *Bahía Buen Suceso* y *Almirante Irizar*) estaban disponibles, los tres afectados a tareas antárticas. Debía conformarse un plan alternativo.

El rompehielos *Endurance* con infantes de marina a bordo zarpó de Stanley rumbo a Leith, para desalojar a los operarios y para hacer cumplir la intimación del gobernador de Malvinas de retirarse en veinticuatro horas.

22 de marzo de 1982. La queja de la British Antarctic Survey fue presentada al capitán del transporte *Bahía Buen Suceso* dando por sentado que los trabajadores le dependían. Este replicó que su navío solo cumplía un contrato de flete y, sin más trámites, se dispuso a zarpar de Leith. Los obreros permanecieron en la isla. Mientras tanto, en Stanley, activistas forzaron las oficinas de LADE y dañaron las instalaciones. Convocados por el gobernador Hunt, comenzaron a llegar periodistas extranjeros para cubrir los sucesos.

23 de marzo de 1982. El gobierno británico notificó formalmente que expulsaría a los obreros y repitió que su presencia era una amenaza para los habitantes de Malvinas. La actitud argentina, según los británicos, constituía un acto de agresión, sin considerar que Davidoff había visitado la embajada en varias oportunidades y consultado acerca de los requisitos para llevar a cabo su proyecto.

Por su parte, el gobierno nacional apreció que el empleo de los infantes de marina británicos era una verdadera provocación y que el Reino Unido, probablemente, despacharía unidades navales para disuadir una escalada militar. El transporte ARA *Bahía Paraíso*, que se encontraba en las islas Orcadas, fue desafectado de la Campaña Antártica y enviado a proteger con el Grupo Alfa a los obreros de Davidoff antes de que llegara el *Endurance*.

La Argentina se encontró en una encrucijada. Por un lado, si permitía que se desalojara por la fuerza a los trabajadores sin resistir significaba aceptar la soberanía británica sobre las islas, según la Doctrina del Estoppel⁴⁴. Por el otro, si aceptaba la propuesta del gobernador Rex Hunt que exigía arbitrariamente el sellado de pasaportes en Grytviken implicaba renunciar *ipso iure* a los derechos.

24 de marzo de 1982. En vista de la evolución, el gobierno argentino decidió acelerar los estudios para recobrar la soberanía de las islas mediante el uso de la fuerza militar. Este mismo día, desde Montevideo partió en el carguero inglés *John Biscoe* el relevo de infantes de marina para la guarnición británica de Malvinas, hecho que duplicaría los efectivos⁴⁵.

25 de marzo de 1982. El ARA *Bahía Paraíso* dejó en Leith al Grupo Alfa, una dotación de diez infantes⁴⁶, para proteger a los obreros, con elementos y víveres suficientes para permanecer una larga estadía. El comandante de Operaciones Navales envió dos corbetas (ARA *Drummond* y *Granville*) para interceptar al HMS *Endurance* en el caso que se hubiera capturado a los civiles. Una vez dispuesto su cumplimiento, la orden quedó sin efecto por gestión de la misma Armada ante el COMIL para que la Argentina no sea presentada como país agresor.

A su vez, la Comisión de Trabajo conjunta informaba que la operación militar de recuperación de las islas se podría ejecutar a partir del 1 de abril, gracias al avanzado alistamiento de la fuerza de tareas con la que se preveía llevar a cabo el asalto⁴⁷.

26 de marzo de 1982. El transporte logístico RFA *Fort Austin* en Gibraltar fue el primer buque que partió hacia el sur para reabastecer al *Endurance* posicionado en Malvinas. Un día más tarde, el buque tanque RFA *Appleleaf* de la flota auxiliar, que pasaba por Curazao, en las Antillas holandesas del Caribe, fue desviado hacia Gibraltar para embarcar carga general y también dirigirse al Atlántico Sur para apoyar a los dos buques.

29 de marzo de 1982. En secreto, zarpó desde el Reino Unido un submarino nuclear. Se comenzó a preparar otro y se alertó a la flotilla de destructores en Gibraltar. El almirante John Woodward fue designado para organizar la fuerza de tareas⁴⁸.

30 de marzo de 1982. Un fuerte temporal demoró el avance marítimo de la fuerza de tareas argentina y postergó un día el desembarco. El desplazamiento naval fue detectado por la inteligencia británica, no así el despliegue de la Fuerza Aérea⁴⁹. Ese día, por orden del Comando Aéreo de Defensa, desplegó un escuadrón de cuatro interceptores M-III/EA con cinco pilotos y personal técnico a la Base Aérea Militar (BAM) Río Gallegos.

⁴⁴ Doctrina del Estoppel (anglosajón) o de los actos propios en nuestro Derecho: regla del Derecho que desconoce la facultad de afirmar o negar la verdad de ciertos derechos a quien anteriormente hubiera adoptado una conducta jurídica contraria a sus manifestaciones o actos, respecto de tales hechos o derechos. Una persona, por medio de una presunción que no admite prueba en contrario queda impedida de rebatir, dentro del proceso, aquellos hechos que son derivaciones inmediatas de sus declaraciones o bien de sus actos (pues puede quedar también vinculada a los hechos que implícitamente ha establecido, no ya por sus palabras, sino a través de su propia conducta).

⁴⁵ CARLOS ALBERTO BÜSSER, "La Recuperación de Malvinas", *Boletín del Centro Naval*, N.º748, enero-marzo 1987.

⁴⁶ JUAN JOSÉ LOMBARDO, op. cit., pág. 56.

⁴⁷ CARLOS ALBERTO BÜSSER, "La Recuperación...", op. cit.

⁴⁸ Idem.

⁴⁹ Idem.

Planificación previa al conflicto

Antecedentes

La organización territorial, previa y posterior al conflicto con Chile, establecía teatros de operaciones a cargo de un oficial superior de las Fuerzas Armadas. La previsión del Teatro de Operaciones Sur tenía tres componentes a cargo de oficiales superiores de las tres fuerzas, en donde la designación del Comandante del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Sur (CATOS) recaía tradicionalmente en el jefe de la IV Brigada Aérea.

En 1981, en la Secretaría de Planeamiento, el Plan de Inteligencia Estratégica Nacional ya contemplaba la hipótesis de un conflicto bélico con el Reino Unido, aunque no figuraba aún en las previsiones del planeamiento militar conjunto. No obstante, hasta ese año, en forma conjunta, las Fuerzas Armadas argentinas no habían previsto una acción armada para recuperar las Malvinas⁵⁰.

A mediados de 1981, el Comité Militar ordenó a los comandos estratégicos operacionales creados ese año que, ante la eventualidad de que fracasara la mediación que estaba en curso para solucionar el diferendo limítrofe con Chile, pusieran al día sus correspondientes planes de campaña.

En líneas generales, la Directiva Estratégica Militar (DEMIL) 1/81 preveía organizar:

- Dos comandos conjuntos de responsabilidad primaria del Ejército:
 - Comando Conjunto Teatro de Operaciones Oeste
 - Comando Conjunto Teatro de Operaciones Sur
- Un Área de Seguridad Estratégica Noreste con responsabilidad primaria del Ejército
- Un Área de Seguridad Estratégica Austral con responsabilidad primaria de la Armada
- Dos comandos específicos:
 - Comando Naval Estratégico con medios de la Armada
 - Comando Aéreo Estratégico con medios de la Fuerza Aérea
- Dos comandos conjuntos conducidos por la Fuerza Aérea:
 - Comando Aéreo de Transporte
 - Comando Aéreo de Defensa subdividido en cuatro Zonas de Defensa Aérea:
 - Zona de Defensa Aérea Centro
 - Zona de Defensa Aérea Sur
 - Zona de Defensa Aérea Noroeste
 - Zona de Defensa Aérea Noreste

A cada teatro, el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea le asignaba un componente aéreo bajo la forma de fuerzas aéreas tácticas, denominadas Fuerza Aérea Oeste (FAO) y Fuerza Aérea Sur (FAS). Asimismo se aclaraba que, hasta lograr una adecuada superioridad aérea, dichas organizaciones recibirían órdenes del Comando Aéreo Estratégico y, en la medida en que la ofensiva contra la aviación enemiga tuviera éxito, los medios serían puestos a disposición de los Comandos de Teatros de Operaciones para brindar el apoyo aéreo a las maniobras terrestres.

En la orientación impartida no se contemplaba, ni remotamente, la posibilidad de tener un enfrentamiento armado con el Reino Unido por la soberanía de las islas Malvinas.

Comisión de Trabajo y Estado Mayor Conjunto

El 5 de enero de 1982, después de una reunión para designar gobernadores, la Junta Militar decidió, de común acuerdo, iniciar el planeamiento para la recuperación de las islas Malvinas en el máximo secreto, pues partía del supuesto de que la operación solo sería factible si el Reino Unido no incrementaba sus efectivos militares. Se descartó primaria-

⁵⁰ COMISIÓN DE ANÁLISIS..., (*Informe Rattenbach*), op. cit., *Informe Final*, fls. 25 y 26.

mente la intervención del Estado Mayor Conjunto y de los Estados Mayores de las Fuerzas Armadas. En su reemplazo se integró una Comisión de Trabajo con personal de absoluta confianza: el contraalmirante Juan J. Lombardo, el general de división Osvaldo J. García y el brigadier mayor Sigfrido M. Plessl⁵¹.

Cuando el 15 de enero se reunió la Comisión de Trabajo conjunta para la planificación de la recuperación de Malvinas, solo existían previsiones para el caso Chile. Cada fuerza nombró a los auxiliares de la Comisión: los comandantes operativos por la Armada —comandante de la Flota de Mar contraalmirante Walter Allara, comandante de la Aviación Naval contraalmirante Carlos García Boll y comandante de la Infantería de Marina contraalmirante Carlos Büsser—, el general de brigada Julio Ruiz por el Ejército y el comodoro Knud Erik Andreasen por la Fuerza Aérea.

En las notas cursadas ante los comandantes con el esbozo del Plan Esquemático denominado «para la Captura de Malvinas», el brigadier Lami Dozo requirió que se confeccionara una Directiva Estratégica Nacional (DENAC 1/82), documento que corresponde redactar con cada hipótesis de conflicto. Con la DENAC se elabora una Directiva Estratégica Militar (DEMIL) que se completa con los planes militares que sean necesarios.

La orientación del COMIL indicaba que la operación debía ser sorpresiva e incruenta pues el propósito exclusivo era negociar la soberanía desde una posición más favorable. La Comisión de Trabajo sesionó en Puerto Belgrano y completaría el Plan Esquemático de Campaña tomando como referencia el ya preparado por la Armada con el agregado de las acciones que ejecutarían el Ejército y la Fuerza Aérea.

El plan contemplaba como fuerzas en oposición solo las existentes en las Malvinas y preveía la creación temporal de un teatro de operaciones que abarcaría el archipiélago malvinense y las islas Georgias del Sur. En segundo término, disponía la organización de un comando conjunto que ejercería la conducción operacional, y una fuerza de tareas conjunta (Fuerza de Tareas 40, FT-40) como elemento táctico superior que conquistaría los objetivos insulares en forma simultánea. En la práctica significaba un desembarco heli-transportado coordinado con un asalto aéreo⁵²; los buques intervinientes serían el ARA *Almirante Irizar*, el ARA *Bahía Paraíso* y el ARA *Bahía Buen Suceso*. Por último, dejaba expresamente estipulado que la operación no se ejecutaría antes del 15 de mayo de 1982, siempre y cuando se mantuviera la sorpresa. El plan no incluía una respuesta militar por parte del Reino Unido ni tampoco una posible defensa posterior de las islas. Es importante destacar que en ningún momento el COMIL impuso a los miembros de la Comisión de Trabajo fecha alguna probable de ejecución del Plan.

En la Comisión de Trabajo se trató el alistamiento de medios y el adiestramiento del personal, particularmente grave para el Ejército, ya que estaba en proceso de incorporación de la clase 1963 de soldados conscriptos. Se dio como fecha límite inicial el 9 de julio, pero fue objetada por la Fuerza Aérea que aconsejaba una fecha posterior a septiembre dado que la mayoría de los aviones de combate no tenían capacidad ofensiva nocturna.

Después de producida la captura de las islas, quedaría en Malvinas una guarnición de Ejército de alrededor de 500 hombres. El propósito de este personal no era la defensa ante un intento de reconquista, sino el mantenimiento del control local y la colaboración con el gobierno. La Armada y la Fuerza Aérea dejarían un mínimo de personal para tareas específicas.

A fines de febrero, estuvo lista la DENAC 1/82 y el documento manuscrito de catorce páginas denominado Plan Esquemático para la Captura de Malvinas.

El 9 de marzo, el COMIL dio intervención al Estado Mayor Conjunto y le ordenó confeccionar la DENAC 2/82, ampliando la anterior sin prevención de la reacción militar del

⁵¹ HERNÁN DOBRY, "Entrevista al brigadier Lami Dozo", *Revista Perfil*, 3 de abril de 2010.

⁵² "DEMIL 1/82", Anexo 5, Concepto Estratégico, párrafo 4, 1), págs. 1 a 4. Archivo DEH-FAA.

Reino Unido excepto la local, además de sus correspondientes documentos: la Directiva Estratégica Militar (DEMIL) y el Plan Esquemático de Campaña.

Se comenzó la confección de un nuevo Plan Esquemático de Campaña sobre la base del primero, donde se creaba el Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) a cargo del general de división Osvaldo García; se designaba jefe de las fuerzas terrestres al general de brigada Américo Daher; del componente aéreo, al brigadier Luis Castellano; de la fuerza anfibia, al contraalmirante Walter Allara; de la fuerza de desembarco, al contraalmirante Carlos Büsser; y gobernador militar, al general de brigada Mario B. Menéndez. Esta sería en definitiva la conducción correspondiente a la Operación Rosario.

El 20 de marzo, tras los sucesos en las islas Georgias referentes al episodio de Davidoff, el Comité Militar ordenó reunir nuevamente la Comisión de Trabajo para esbozar un plan alternativo dado que los buques de la Armada previstos inicialmente estaban afectados a tareas antárticas.

El 23 de marzo, el general García, a cargo de la Comisión de Trabajo, presentó ante el Comité Militar los esbozos del plan alternativo que inmediatamente fue aprobado. Sería una operación conjunta consistente en un desembarco anfibio que se lanzaría desde un único transporte, el ARA *Cabo San Antonio*.

Se establecía como fecha más próxima para zarpar la fuerza de desembarco el 28 de marzo. En solo cinco días se completó el plan alternativo, manteniéndose los cargos de conducción superior del plan del Estado Mayor Conjunto; se reunieron las fuerzas terrestres, navales y aéreas, y se realizaron las coordinaciones necesarias. La operación se denominó Azul y más tarde se la designaría definitivamente como Operación Rosario. No había plan ni previsiones para otra reacción enemiga que no fuera local.

El 26 de marzo, el Comité Militar decidió tomar Malvinas, lo que sorprendió al Estado Mayor Conjunto que aún no había finalizado la DEMIL ni el Plan de Campaña. Por lo tanto, la recuperación de Malvinas se realizaría con el plan alternativo de la Comisión de Trabajo.

Finalmente, el 30 de marzo de 1982, el Comité Militar aprobó la DEMIL 1/82 redactada por el Estado Mayor Conjunto para planificar el uso de la fuerza y urgir al Reino Unido a negociar la soberanía de las islas Malvinas. La Directiva mantenía las previsiones del caso Chile y establecía que, de producirse una reacción armada luego de recuperar las islas, se debía asumir una actitud estratégica militar defensiva y, de acuerdo con las circunstancias, interditar el tráfico marítimo británico para disuadir el envío de tropas y/o apoyar al teatro de operaciones constituido en Malvinas.

De particular influencia para el devenir del conflicto fue la estimación de que el Reino Unido no reaccionaría militarmente. En el apéndice 1) al “Anexo 6” de la DEMIL 1/82 se explicitaban las capacidades del enemigo y, posteriormente, se determinaban las siguientes probabilidades de adopción:

1. Capacidad N.º2: «No reaccionar militarmente, intentando la recuperación de las islas por medio del reclamo ante organismos internacionales, Santa Sede y medios de presión de diversa índole».
2. Capacidad N.º4: «Desgastar las fuerzas propias mediante el accionar de 1/2 submarinos nucleares, y golpes de mano a instalaciones y personal».
3. Capacidad N.º1: «Destacar una Brigada de Infantería (+) con capacidad para proveer posteriormente apoyo logístico, detección e interceptación antiaérea, antiperficie y antisubmarina. Arribo a partir de D+30».
4. Capacidad N.º5: «Llevar acciones de hostigamiento general en todo el territorio insular y continental mediante la interrupción del tráfico marítimo, bloqueos, etc. con o sin declaración de guerra».

5. Capacidad N.º3: «Intentar la recuperación de las islas mediante el empleo de una Fuerza de Tareas coordinada y simultáneamente con el ataque por parte de Chile en el TOS (Teatro de Operaciones Sur) y ANEA (Área Naval Estratégica Austral)»⁵³.

Esta apreciación del Estado Mayor Conjunto, aprobada por el Comité Militar, evidencia que no se esperaba que Gran Bretaña apostara a un esfuerzo militar de importancia, estimándose que para los británicos sería un conflicto menor y lejano.

Posteriormente, este documento de fundamental importancia para la confección del plan de campaña de defensa de las islas carecería de vigencia en el devenir del conflicto.

La conducción de las operaciones, por tener como ámbito geográfico al Atlántico Sur, era responsabilidad específica del Comando Naval Estratégico y, conforme con los dictados de la Resolución 1/69 del Comité Militar, las acciones aéreas de interdicción a los buques y submarinos eran responsabilidad primaria de los medios aeronavales. Hasta aquí, el marco orgánico-doctrinal que sirvió de referencia para dictar la resolución estratégico nacional (DENAC 2/82) de recuperar la soberanía de las islas.

Tareas asignadas a la Fuerza Aérea

Antes del día “D”

- Efectuar reconocimiento fotográfico del objetivo material.
- Infiltrar personal para obtener información destinada al Comando Conjunto y operar el Elemento de Control de Transporte Aéreo (ECTA). Con este propósito, el vicecomodoro Gilbert debía viajar a Malvinas, vigilar los desplazamientos de las tropas británicas y organizar el Grupo Comando LADE para facilitar el asalto aéreo.

Durante el día “D”

- A la hora “H”, ocupar el aeródromo de Stanley (Operación Alfíl) mediante acciones coordinadas con el asalto anfibio y aéreo.
- Ejecutar una operación de transporte aéreo con entrega por aterrizaje y establecer un puente aéreo entre la isla Soledad y el continente.
- Ejercer el control del espacio aéreo, a partir del despliegue de los medios.

Después del día “D”

- Montar y organizar los servicios de apoyo al vuelo del aeródromo de Stanley y posibilitar la continuidad de las operaciones aéreas.
- Cumplir con los requerimientos de transporte aéreo del Comando Conjunto.
- Ejercer el control del espacio aéreo en su jurisdicción.
- Desactivar los medios asignados al Comando Conjunto a partir del día “D+5”.

La planificación la realizó el Comando de Operaciones Aéreas. La ejecución fue ordenada en forma absolutamente secreta y personal a los jefes de las unidades, y a los elementos que intervenirían en la recuperación y en el montado de la Base Aérea Militar (BAM) Malvinas. En forma manuscrita se redactó el Plan N.º1/82 Azul y Blanco, y se requirió a la I Brigada Aérea que elaborase un plan contribuyente. Denominado Aries 82, esta unidad programó las tareas de transporte aéreo para trasladar el personal, y el material propio y del Ejército.

Para después del día “D+5” se previó mantener una dotación de 120 a 130 hombres y operar los servicios del aeródromo, ejercer la vigilancia y el control aéreo, asegurar la operación de una escuadrilla de Pucará y otra de helicópteros, y brindar seguridad con el Grupo de Operaciones Especiales (GOE).

⁵³ “DEMIL 1/82”, Anexo 6. Archivo DEH-FAA.

Formalmente, el Plan Azul y Blanco⁵⁴ no estaba firmado, pero se adelantó la ejecución para el 1 de abril (alternativa el 2 o el 3), para defender a los trabajadores del grupo Davidoff en las Georgias. Según el brigadier general Lami Dozo, la fecha se anticipó además por circunstancias político-estratégicas⁵⁵.

Al anticiparse la ejecución para el 1 de abril y a pesar de no estar firmado, el Plan Azul y Blanco guio la impartición verbal de las órdenes para ejecutar las tareas de recuperación no afectadas por el cambio de fecha⁵⁶.

Consideraciones internas del Comando de Operaciones Aéreas

Como nunca debe descartarse la posibilidad de que las negociaciones para solucionar un conflicto desemboquen en operaciones bélicas, en 1982, era elemental considerar como cierta la suposición de que el Reino Unido quisiera reconquistar por las armas las islas recuperadas por la Argentina y, en consecuencia, prever un mínimo de alistamiento de las Fuerzas Armadas para oponerse a la capacidad enemiga más peligrosa con alguna posibilidad de éxito.

El representante del Comando de Operaciones Aéreas (COA), en la exposición de Puerto Belgrano, al enterarse de que la Junta Militar consideraba la hipótesis de recuperar Malvinas, no dudó en asumir al Reino Unido como beligerante. Sin embargo, recibió la directiva de no alistar más unidades aéreas que las involucradas en la recuperación. Es más, el contraalmirante que expuso la orientación destacó la necesidad de que la Comisión se limitara a planificar las acciones para instalar solo un gobierno argentino provisional en las islas.

El expositor, con énfasis, rehusó que se confeccionaran planes de alternativa pues se disponía de elementos de juicio confiables que aseguraban que no habría reacción violenta del Reino Unido y que se contaba con la neutralidad de los Estados Unidos.

A partir de dicha orientación, en el análisis efectuado en el Comando de Operaciones Aéreas, se respetaron las “Responsabilidades y Competencias de las Fuerzas Armadas Argentinas en Operaciones de Guerra” establecidas en la Resolución 1/69 del Estado Mayor Conjunto firmada el 1 de enero de 1969⁵⁷. Con respecto a la Fuerza Aérea Argentina, en el punto 2.2.1.1 se pauta que:

«El apoyo aéreo directo a las operaciones navales de superficie, submarinas y anfibas que comprende: exploración, reconocimiento, lucha antisubmarina, minado y antiminado, ataque, defensa aérea y las operaciones auxiliares a tales fines, constituye una responsabilidad primaria de la Armada y una responsabilidad colateral de la Fuerza Aérea, cuando intervenga en tales tipos de operaciones».

Sobre la base del conocimiento de los medios disponibles en la Argentina, el Comando de Operaciones Aéreas asumió que, aunque fuera una responsabilidad colateral para la cual tenía vedado incorporar elementos específicos, le podían requerir que efectuase exploración aeromarítima lejana e, incluso, cercana con las aeronaves de dotación que de alguna manera fueran medianamente aptas para ejercer tal responsabilidad.

Por el contrario, el Comando Aéreo de Defensa nunca interpretó que el «control del espacio aéreo» que se le requería ejercer con los sistemas de vigilancia y control aéreo diseñados para detectar e identificar móviles aéreos podrían ser empleados para controlar espacios marítimos y detectar móviles navales.

⁵⁴ Plan de Operaciones Azul y Blanco, págs. 2 a 13, Archivo DEH-FAA.

⁵⁵ COMISIÓN DE ANÁLISIS..., (*Informe Rattenbach*), *Informe final...*, op. cit.

⁵⁶ Plan de Operaciones Azul y Blanco, última hoja 1-1, ejemplar 01 escrita a máquina en septiembre de 1982, Archivo DEH-FAA.

⁵⁷ “Responsabilidades y Competencias de las Fuerzas Armadas Argentinas en Operaciones de Guerra”, en Resolución 1/69 del 31 de enero de 1969. Archivo DEH-FAA - C10/3B.

Planeamiento asumido por la Fuerza Aérea

A principios de enero de 1982, tal como se hacía anualmente, el Comandante de Operaciones Aéreas (COA), brigadier mayor Hellmuth C. Weber, remitió a sus unidades dependientes la directiva que determinaba la constitución y nómina del personal del Comando Aéreo Estratégico (CAE), Fuerza Aérea Sur (FAS), Fuerza Aérea Oeste (FAO) y las correspondientes Bases Aéreas Militares de Despliegue Operativo. En lo que respecta a la FAS, designó como comandante al brigadier Ernesto Horacio Crespo, como jefe de Estado Mayor de la FAS al brigadier Luis Guillermo Castellano, y jefe del Departamento Operaciones (A-3) al comodoro José Antonio Juliá.

El 25 de enero de 1982, el comandante de Operaciones Aéreas, enterado del planeamiento impuesto a la Comisión de Trabajo, le ordenó a su Departamento Planes que expusiera la apreciación inicial el 2 de febrero. Después de escucharla, el comandante concluyó que no se cumpliría ninguna suposición de la Junta Militar. Bajo su responsabilidad ordenó asumir como cierto que el Reino Unido reaccionaría militarmente y lo previó como una alternativa de la fase ocupación del Plan Azul y Blanco; además, dispuso que se planificaran las tareas que fuera necesario ejecutar con posterioridad.

En la apreciación de este nuevo Plan, se dieron por ciertas suposiciones no solo concernientes a la reacción británica, sino a los procedimientos que elegiría la Junta de Comandantes en Jefe, el Ejército y la Armada cuando la flota enemiga atacara a los efectivos en Malvinas, y cuál sería la mejor respuesta de la Fuerza Aérea para enfrentar una ofensiva aeromarítima.

En el Plan de Operaciones 2/82 Mantenimiento de la Soberanía —que sería completado en los primeros días de abril— se asignaban: tareas de exploración y reconocimiento en coordinación con el comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur en las áreas adyacentes a las islas Malvinas (500 millas náuticas, o 925 km); tareas de interdicción estratégica de la flota del Reino Unido y operaciones aéreas tácticas en las islas mediante tareas de exploración y reconocimiento, apoyo de fuego cercano, reconocimiento ofensivo y defensa aérea directa. Además, establecía medidas de coordinación con el Teatro de Operaciones (TOM y posterior TOAS⁵⁸), y con el comando que ejercería la conducción de los medios de la Fuerza Aérea (FAS), determinando que la orden inicial de ataque sería dada por el Comandante del Teatro y confirmada por el Comando Aéreo Estratégico. Disponía, también, que este último debía asistir a los requerimientos que le formulara su comando subordinado —la FAS— durante el desarrollo de las operaciones, sin interferir en su acción.

El plan fue redactado con el grado de detalle que le permitiese a la FAS realizar su planeamiento contribuyente con adecuada libertad de acción, estableciendo la prioridad de blanco a atacar y las medidas de coordinación.

A medida que avanzaba el planeamiento, se ordenó obtener imágenes detalladas del área Malvinas. Se realizaron dos misiones secretas. La primera, en febrero, simuló que uno de los aviones verificadores del Comando de Regiones Aéreas inspeccionaba las radioayudas del aeródromo malvinense; de esta formaba se velaba la verdadera actividad de fotografía aérea. La segunda, en marzo, durante un vuelo de traslado del vicecomodoro Roberto Gamen, se simuló una emergencia en el tren de aterrizaje para completar la tarea aerofotográfica. Las tripulaciones del Escuadrón Aerofotográfico de la II Brigada Aérea con aviones Learjet 35 A realizaron los relevamientos de Puerto Stanley y alrededores sin conocer el motivo real.

Mientras progresaban los estudios, los planificadores del Comando de Operaciones concluyeron que deberían montar una terminal de carga en el aeródromo de Stanley, y desplegar en Malvinas un escuadrón de vigilancia y control aéreo, otro de artillería antiaérea y una unidad aérea de ataque para ejecutar acciones ofensivas en apoyo de las fuerzas terrestres. La acción demandaba un despliegue previo al litoral patagónico y alistar bases aéreas mili-

⁵⁸ TOM: Teatro de Operaciones Malvinas. TOAS: Teatro de Operaciones Atlántico Sur.

tares en posiciones relativas favorables. Se repasaron las tareas del plan de capacidades vigente, elaborado sobre la hipótesis de conflicto con Chile. El dispositivo previsto para organizar ese orden de batalla se adaptaba con facilidad para la operación en Malvinas.

Desde los aeródromos patagónicos, los aviones de combate alcanzarían las Malvinas en el límite del radio de acción. Se confiaba en la aptitud y en la actitud de los pilotos, pero preocupaba la falta de preparación y de armamento apropiado para enfrentar un adversario aeronaval capacitado y equipado con tecnología de avanzada.

Se reconocieron deficiencias importantes:

- Reducida autonomía de las aeronaves de dotación.
- Falta de radares de a bordo para exploración aeromarítima.
- Falta de sistemas para reabastecer en vuelo a los Mirage III/EA y a los M-5 Dagger.
- Exigua cantidad de tanques de combustible eyectables.
- Solo dos reabastecedores KC-130 Hercules.
- Falta de equipamiento de autodefensa aire-aire de los IA-58 Pucará.
- Insuficiente armamento de los helicópteros.
- Carencia total de equipos de alarma de detección de radares de vigilancia y de tiro (RWS⁵⁹), y de contramedidas para neutralizar la aproximación de misiles antiaéreos.
- Insuficiente longitud de la pista de Stanley y la reducida plataforma de descarga.
- Falta de trajes antiexposición para las tripulaciones.
- Falta de elementos de visión nocturna.
- Falta de armas inteligentes para atacar y neutralizar buques con defensas misilísticas.

Solucionar alguno de estos inconvenientes podría salvar vidas. Así lo entendieron el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Hellmuth Weber, y el comandante de Defensa, brigadier mayor Jorge A. Hughes, quienes gestionaron la obtención de los elementos en una carrera contra el tiempo. Aunque con pocas posibilidades de éxito, fueron impartidas las instrucciones más críticas. En la hora suprema de la verdad, consciente de los riesgos y limitaciones, la Fuerza Aérea aceptó el desafío que le imponía el destino, pero con una salvedad: asumía que el criterio «ocupar para negociar», expuesto en reiteradas oportunidades por la Junta Militar, sería respetado a rajatabla.

Por esa causa se dio por sentado que, ante la amenaza de una respuesta armada del Reino Unido, la Argentina haría lo imposible por impedir la confrontación. Y si esta era inevitable, el gobierno acordaría un cese del fuego sin llegar a la rendición. La Fuerza Aérea, con todos los medios disponibles, se fijó como objetivo contribuir con la disuasión y, llegado el caso, desgastar el poder aeronaval del enemigo para proporcionar tiempo y argumentos a los responsables de las negociaciones exteriores del país.

En un primer paso, las autoridades del Comando de Operaciones Aéreas decidieron adelantar el alistamiento. De los asientos de paz de los escuadrones aéreos, solo se consideraban utilizables las pistas de Comodoro Rivadavia y de Río Gallegos. Por esa causa, era necesario desplegar en el litoral patagónico la mayoría de las unidades lo antes posible. Para mantener el secreto, el despliegue no debía ser antes de la recuperación. Además, por no haberse previsto en la Comisión de Trabajo, se necesitaba la autorización de la Junta de Comandantes.

Hacía quince años que la Fuerza Aérea acondicionaba aeródromos para operar con los escuadrones aéreos móviles, en función de las hipótesis de conflicto en el marco regional. Tras sucesivas prácticas, se habían estudiado las instalaciones y subsanado las principales deficiencias. Se tenía relevada la capacidad de alojamiento, racionamiento, sanidad, abastecimiento, depósitos de combustible, facilidades de comunicaciones, infraestructura de transporte, puestos de comando y la seguridad en cada posible aeródromo de despliegue. El análisis consideraba, además, las demandas del personal desplegado y las necesidades de la población local para que no quedase desabastecida ante el incremento repentino de consumo.

⁵⁹ RWS: *Radar Warning System*, sistema de alerta radar.

Cada escuadrón aéreo se había trasladado repetidas veces a los aeródromos patagónicos y había operado con el personal adecuado para dicha zona, incluido el adiestramiento, el racionamiento y el hospedaje. Algunos sitios resultaban apropiados para servir de bases de apoyo a las operaciones en el Atlántico Sur. Solo faltaba la autorización de la Junta Militar y desplazar la Fuerza Aérea al sur del país. Galtieri no justificó el despliegue, a pesar de admitir el posible efecto disuasivo. Sostenía, con gran convicción, que no habría guerra. El Comando de Operaciones Aéreas insistió. Utilizó argumentos relacionados con el marco regional y la responsabilidad de adoptar medidas preventivas para evitar sorpresas. Agregó que, si los sorprendía en los asientos de paz, la reacción sería lenta, difícil e ineficaz.

Asimismo, incluyó en la planificación el cien por ciento de los medios de la Fuerza Aérea y parte de los aviones estatales y privados con las tripulaciones que se requerirían movilizar. El esfuerzo inicial recaería sobre el Comando Aéreo de Transporte, constituido con elementos de la I Brigada Aérea de El Palomar y reforzado con aeronaves civiles. La Fuerza Aérea Sur, que tradicionalmente se organizaba en el planeamiento del Marco Regional, soportaría el peso mayor de las operaciones. A este comando de nivel Táctico Superior se le asignaron la mayoría de las unidades de combate (aviones y artillería antiaérea) y de apoyo operativo (comunicaciones, fotografía, vigilancia y control aéreo).

Los Comandos de Material, Regiones Aéreas e Instrucción reunidos conformarían el Comando Logístico de la Fuerza Aérea que apoyaría con los elementos disponibles y con aquellos de adquisición cierta a los Comandos Aéreo de Defensa (CAD), Aéreo Estratégico (CAE), Aéreo de Transporte (CAT) y la Fuerza Aérea Sur (FAS) a implementarse, que ejercería la conducción de los medios aéreos desplegados. Además, si se extendía la hipótesis de guerra por intervención de Chile, apoyaría a los elementos de la Fuerza Aérea Oeste (FAO). Con este modo de acción, se trató de no modificar la doctrina sustentada por la Institución ni incorporar nuevos procedimientos a los practicados en ejercicios operativos de gabinete y/o en el terreno.

Misiones secretas del Grupo 1 Aerofotográfico

En los meses previos a la recuperación de las islas, y a efectos de realizar relevamientos fotográficos en Puerto Stanley y en las zonas aledañas al aeropuerto, el Comando de Operaciones Aéreas, en coordinación con la Jefatura III Planificación, le ordenó al Grupo 1 Aerofotográfico y al Escuadrón Learjet, ambos de la II Brigada Aérea de Paraná, desplegar a la Base Aérea Militar Río Gallegos.

La primera misión se realizó entre el 23 y el 26 de febrero. La zona de sobrevuelo designada para la operación aerofotográfica era Puerto Stanley, el aeródromo y sus alrededores. La tripulación estaba compuesta por: primer teniente Eduardo Bianco, capitanes Carlos Ronconi y Marcelo Lotufo, suboficial auxiliar Víctor Martinón, suboficial ayudante José Antonio Gordiola y cabo primero Juan Mothe.

El T-22 voló a Río Gallegos, donde la aeronave fue preparada para el relevamiento fotográfico. En la aproximación a Malvinas, la tripulación debía simular que se verificaban las marcaciones del equipo de VOR⁶⁰ del aeródromo de Puerto Stanley y, con la circulación que demandaba el supuesto estudio, fotografiar la pista y las zonas aledañas, en especial las costas próximas.

La operación fue coordinada con personal del Escuadrón Verificación Aérea que ya se encontraba desplegado en la isla. La misión simulada estuvo perfectamente velada pues el nuevo VR-17 de dotación, un Learjet 35 equipado para la tarea, ya había realizado con anterioridad otras verificaciones en Puerto Stanley.

⁶⁰ VOR: *Very High Frequency Omnidirectional Range*, radio faro omnidireccional de muy alta frecuencia. Sistema de radioayuda a la navegación que utilizan las aeronaves para seguir en vuelo una ruta preestablecida.

La misión se cumplió parcialmente por razones meteorológicas, ya que algunas de las áreas solicitadas se encontraban cubiertas por nubes que impedían el relevamiento fotográfico.

Los vuelos de febrero fueron:

- 23 de febrero: Paraná-Rosario-Aeroparque-Comodoro Rivadavia-Río Gallegos, vuelos de navegación y traslado.
- 24 de febrero: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, vuelo operativo.
- 25 de febrero: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, vuelo operativo.
- 26 de febrero: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, vuelo operativo.

Finalizada la misión, se retornó el mismo día a Aeroparque. Total de horas voladas en aerofotografía: 10 horas 30 minutos.

La segunda misión se realizó entre el 16 y el 19 de marzo con el Learjet 35 A matrícula T-23. La zona de sobrevuelo designada para la operación aerofotográfica era Puerto Stanley, el aeródromo y sus alrededores. La tripulación estaba compuesta por: capitán Narciso Juri, teniente Enrique Felice, suboficial auxiliar Víctor Martinón, cabo principal Ernesto Guevara y cabo Alejandro López.

El 19 se coordinó un vuelo a las islas con la excusa de transportar al vicecomodoro Roberto Gamen, representante argentino y jefe de LADE en Malvinas. El día se presentaba con probables huecos entre las nubes; si se insertaban entre los claros podrían fotografiar con calidad⁶¹. Se trataba del segundo intento hacia Malvinas, ya que el día anterior, el 18, no se había logrado por mala meteorología. Apenas despegaron abrieron la puerta ventral del cajón de fotografía que existe en el piso del Learjet 35 A para que el vidrio presurizado entrara rápidamente en contacto con la temperatura exterior. Así, volando relativamente bajo, se aproximaron a Malvinas.

En el trayecto fueron detectados por el radar del HMS *Endurance* que navegaba hacia las islas Georgias; el operador del buque les solicitaba en inglés que se identificaran. Los pilotos no respondieron. Solo hicieron contacto de radio con la torre de vuelo de Puerto Stanley. Realizaron la aproximación a la ciudad habiendo insertado en el navegador inercial las coordenadas de los puntos que sobrevolarían verticalmente.

En la primera corrida aerofotográfica aprovecharon el sol sobre la playa. La automaticidad del sistema permitió tomar algunas fotos laterales con una cámara de 35 mm. Continuamente se sucedían llamados de la torre de vuelo de Puerto Stanley que, a veces en inglés y otras en español, requería que se les informara el motivo del pasaje sobre su vertical. Los pilotos contestaban que estaban tratando de solucionar un problema con el tren de aterrizaje, que tenían indicación del instrumental que no se había trabado en posición «abajo» sino que había quedado en movimiento y sin traba.

En el tercer viraje de aproximación de la corrida aerofotográfica, ya las preguntas eran más incisivas y ordenaban descender. Desoyendo todas las indicaciones, se completaron dos pasadas más; ya llevaban cinco corridas perfectas grabadas en los almacenes pelliculares. Pero la meteorología pronto se tornó desfavorable, la nubosidad iba en aumento entre el avión, la ciudad y las playas que, luego sabrían los tripulantes, serían los puntos de desembarco.

Dado el tiempo transcurrido, unos 40 minutos en la zona, entendieron que no tenían más excusas para continuar y que no estaban dadas las condiciones meteorológicas adecuadas para proseguir. Decidieron abortar la misión e informaron a la torre de vuelo que, al no poder solucionar la falla del tren, optaban por retornar a Río Gallegos donde iban a contar con mejores condiciones de seguridad en caso de realizar un aterrizaje de emergencia.

Al regreso, en Río Gallegos, simularon también la misma situación, previendo posibles escenarios de espionaje chileno. Declararon la emergencia a la torre de vuelo, y esta instruyó a las aeronaves que tenían previsto decolar que lo hicieran y a las que debían aterrizar que se apresuraran. El Learjet con el tren de aterrizaje desplegado realizó un pasaje a baja altura

⁶¹ Testimonio escrito del suboficial mayor VGM (R) Víctor Martinón a la Comisión BANIM.



Learjet T-23 del Grupo1 Aerofotográfico - Gentileza: My. VGM (R) Caballero

paralelo a la pista y sobre la plataforma de aviones, mientras el operador de torre modulaba por radio que podía observar el tren como trabado.

Se dispusieron a aterrizar con los servicios de emergencia, ambulancia y camiones de bomberos al costado de la cabecera de la pista, listos para actuar. Cuando el Learjet aterrizó, lo acompañaron por detrás hasta que el avión se detuvo en la plataforma. Allí, personal de mantenimiento simuló que se estaba reparando el tren de aterrizaje. Luego, dentro de un hangar, el personal de fotógrafos descendió con las películas. La tripulación fue a almorzar y, después de un tiempo prudencial, los pilotos ordenaron la carga de combustible y presentaron nuevo plan de vuelo con destino a Puerto Stanley con el objeto de cumplir con la misión declarada: trasladar al vicecomodoro Roberto Gamen a las islas.

El Learjet despegó nuevamente rumbo a Puerto Stanley. Una vez aterrizados, el vicecomodoro Gamen descendió con los motores del avión en marcha. De inmediato, la aeronave volvió a cabecera y despegó evitando ser requisada por los militares británicos.

En la II Brigada Aérea de Paraná se procesó el material fotográfico registrado en ambos vuelos y se confeccionaron los mosaicos que serían utilizados en la planificación del desembarco del 2 de abril. El esfuerzo y la labor del Escuadrón Fotográfico de la II Brigada Aérea de Paraná resultaría invaluable para planear la Operación Rosario.

Los vuelos en marzo fueron:

- 16 de marzo: Paraná-Aeroparque-Río Gallegos, vuelos de navegación y traslado.
- 18 de marzo: vuelo local en Río Gallegos, no se pudo realizar el vuelo operativo por mala meteorología.
- 19 de marzo: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, vuelo operativo.
- 19 de marzo: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, segundo vuelo operativo.

Ese mismo 19, el T-23 se replegó en vuelo de navegación y traslado de Río Gallegos a Paraná con escala en Bahía Blanca. Total de horas voladas en aerofotografía: 6 horas 10 minutos.

Preparativos para recuperar Malvinas

El 26 de marzo, cuando se adelantó la recuperación, el brigadier mayor Weber, comandante de Operaciones Aéreas y a la vez titular del Comando Aéreo Estratégico, convocó a los comandantes de las unidades involucradas. En forma verbal les ordenó las tareas que debían cumplir para ejecutar el Plan contribuyente Azul y Blanco.

Entre los presentes se encontraban el brigadier Luis G. Castellano, que se desempeñaría como Comandante del Componente Aéreo en Malvinas, y el brigadier Enrique R. Valenzuela, Comandante Aéreo de Transporte. Weber puntualizó que el Comité Militar calculaba que la permanencia de las tropas en las islas se limitaría a cinco días como máximo. Con posterioridad, quedaría una pequeña fuerza conjunta para apoyar al gobierno militar de las islas.

Finalizada la exposición, el brigadier Castellano requirió que el personal designado para integrar su estado mayor se presentara en Comodoro Rivadavia a más tardar el domingo 28 de marzo. Asimismo, recibieron órdenes para actuar los jefes del Grupo de Operaciones Especiales, del Elemento de Control de Transporte Aéreo (ECTA) y del denominado Grupo Comando LADE que, encabezado por el vicecomodoro Roberto Gamen, debía facilitar el asalto aéreo al aeropuerto de Stanley. Posteriormente, estos grupos serían los responsables de montar provisoriamente la base aérea en el aeródromo, mientras que el Escuadrón VyCA armaría el radar TPS-43 para vigilancia y control del espacio aéreo.

El 27 de marzo, en un IA-50 G-II, viajaron a la IX Brigada Aérea los primeros miembros de la plana mayor del Componente Aéreo Malvinas, entre ellos el mayor Antonio F. González Iturbe. Al llegar, se presentó al brigadier Castellano, que en esos momentos mantenía una reunión con el comodoro Guillermo Mendiberri, designado jefe del Departamento A-2 Inteligencia. Ambos oficiales fueron los primeros en enterarse del propósito de su presencia en Comodoro Rivadavia.

El domingo 28 de marzo a las 09:00, con la finalidad encubierta de participar en un operativo vinculado con la hipótesis de conflicto con Chile, en un B-707 se trasladó gran parte del personal que trabajaría en los comandos en Malvinas y en la Fuerza Aérea Sur, junto con miembros del Grupo Operaciones Especiales (GOE), y del Grupo de Vigilancia y Control Aéreo (VyCA). Estos hombres se enteraron al día siguiente del verdadero propósito del despliegue. Desde ese momento, permanecieron acuartelados en la IX Brigada, atentos a la evolución de los acontecimientos en el Atlántico Sur.

Tareas del Grupo 1 de Transporte Aéreo

El 28 de marzo, a las 02:30, el jefe de operaciones del Comando Aéreo de Transporte y jefe del Grupo de Transporte, comodoro Jorge F. Martínez, fue convocado a las 09:00 al despacho del brigadier Weber, quien le impuso la situación y le ordenó planificar «una operación de asalto aéreo en las islas Malvinas». Antes de retirarse, el comodoro Martínez preguntó el motivo de la operación y se le respondió que era una «medida de diversión política».

De inmediato se convocó al jefe del Departamento Operaciones de la I Brigada Aérea y a los jefes de escuadrones. A las 11:00 debían presentarse en la Unidad con elementos de pernocte. Se realizó la reunión a las 14:00 y, en conocimiento del cometido, en total secreto se comenzó a planificar el Plan Aries 82, con la prohibición de comunicarse con el exterior. El plan fue presentado y aprobado por el Comando de Operaciones Aéreas el 30 de marzo, que fijó el 1 de abril como día de inicio, aunque por meteorología, la ejecución sería postergada 24 horas.

El 1 de abril a las 17:00, se convocó a las tripulaciones, que ignoraban el motivo de la reunión, con equipo de pernocte, en el Salón de Actos del Casino de Oficiales. El comodoro Martínez comenzó expresando: «Señores, van a tener oportunidad de alcanzar aquello que han soñado toda la vida, recuperar las queridas islas Malvinas». Profunda sorpresa en el auditorio, luego intensa y desbordada alegría. A continuación, expuso el motivo de la reunión, la orden de operaciones Aries 82, el asalto aéreo y los detalles de la tarea a realizar por el transporte aéreo militar. Los jefes de escuadrones impartieron aspectos particulares, y se finalizó la reunión con un repaso y una actualización de los procedimientos de supervivencia en el mar.

La tarea de la I Brigada Aérea era organizar un Puesto de Operaciones de Transporte Aéreo (POTA) en la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, efectuar un asalto aéreo

por aterrizaje en el aeródromo de Stanley, y transportar el personal y el material que con urgencia se necesitara emplazar en las islas, para consolidar militarmente la recuperación e iniciar cuanto antes la administración de las instituciones civiles de Malvinas. De acuerdo con la programación de vuelos del plan Aries 82, se fijó el primer despegue de C-130H para las 20:00 de aquel 1 de abril.

El Grupo 1 de Transporte Aéreo intervendría con cuatro Hercules C-130H para el traslado de fuerzas especiales, tropas y material; cinco Fokker F-28 para el transporte de personal; un IA-50 G-II para tareas de enlace; y un Fokker F-27 para búsqueda y salvamento.

Conforme con las prioridades establecidas por el Comando Aéreo Estratégico, se fijó la siguiente precedencia de embarque:

- Grupo de Operaciones Especiales (GOE)
- Estado Mayor del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas (EMCA-TOM)
- Regimiento de Infantería 25 (RI 25)
- Compañía de Ingenieros de Combate 9
- Estado Mayor del Comando de la IX Brigada de Infantería
- Escuadrón de Vigilancia y Control Aéreo (VyCA) con un radar móvil
- Elemento de Control de Transporte Aéreo (ECTA)
- Terminal Aérea de Cargas
- Traslado de un helicóptero Bell 212
- Cajones con planchas de aluminio para ampliar la plataforma de estacionamiento en el aeródromo de Malvinas
- Medios para organizar los servicios del aeródromo militar en Stanley

El cargamento a trasladar incluía los abastecimientos y equipos de apoyo de las unidades comprometidas (armamento; municiones; vehículos; grupos electrógenos; antenas; equipos de radio, contraincendio, manipulación de cargas, alojamiento y racionamiento en campaña; abastecedoras y tanques portátiles; combustibles y lubricantes).

No se avizoraban mayores inconvenientes en cuanto a los procedimientos de vuelo. El aeródromo de Malvinas era frecuentado desde hacía años por las tripulaciones de la I Brigada Aérea. Se destacaban por su regularidad los integrantes de los escuadrones de F-27 y de F-28, que realizaban los servicios semanales de LADE. El último vuelo de línea a las islas se había ejecutado el 30 de marzo⁶².

Con el Escuadrón I Hércules no acontecía lo mismo. Solo escasas tripulaciones habían operado en las islas. Entre ellas, la que en febrero de 1981 había transportado elementos para la residencia del representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial en Stanley⁶³; la que en septiembre de ese año había llevado víveres para los pobladores; y la tripulación del KC-130 TC-70 que el 7 de marzo de 1982 cumplía una tarea de exploración lejana sobre la zona de las islas Georgias, requerida por Cancillería y ordenada en forma directa por el titular del Comando de Operaciones Aéreas brigadier mayor Weber, con ruta prevista El Palomar-Río Gallegos-islas Georgias- Río Gallegos-El Palomar. En vuelo sobre el Atlántico Sur, se le presentó una emergencia por pérdida de combustible, debido a un desperfecto en una válvula de trasvase. Con el remanente, el avión no llegaba a Río Gallegos. La única alternativa era Malvinas. El comandante de aeronave, comodoro José María Pérez, se vio obligado a solicitar, a través de la Red Nacional de Emergencia, a un radioaficionado que hiciera enlace con otro en Malvinas para que requiriera que desbloquearan la pista que se encontraba deliberadamente obstruida porque tenían una operación de asalto. Merced a esta comunicación, fue autorizado a aterrizar tras 11 horas y 40 minutos de vuelo. Solucionada la falla técnica, el TC-70 reabasteció y completó la

⁶² RUBÉN OSCAR PALAZZI, *Puente aéreo a Malvinas*, Buenos Aires, Ediciones Aeroespacio, 1997, pág. 17.

⁶³ RUBÉN HORACIO CABANILLAS, *No apagues la luz cuando te vayas*, Buenos Aires, BM Press, 2004, pág. 82.

ruta prevista. Como navegador volaba el comodoro Roberto Mela que realizaba su último vuelo antes de su pase a retiro⁶⁴.

Las operaciones de transporte aéreo se ejecutarían en estrecha coordinación con los medios de las otras armas. La agrupación naval, Fuerza de Tareas 40 (FT-40) que había zarpado el domingo 28 de marzo, estaba constituida por una unidad de desembarco, un grupo de transporte, un grupo de escolta y un grupo de tareas especiales (buzos tácticos). A bordo del buque insignia, el destructor ARA *Santísima Trinidad*, viajaban el comandante de la fuerza de desembarco, contraalmirante Walter Allara; el comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, general Osvaldo García; y el oficial de enlace de la Fuerza Aérea, vicecomodoro Alberto Alegría.

Tareas del Grupo de Operaciones Especiales

En los últimos días de marzo, el jefe del Departamento Planes citó al vicecomodoro Esteban L. Correa, jefe del Grupo de Operaciones Especiales (GOE), y le describió la tarea que debía ejecutar con la unidad: ocupar y asegurar el aeródromo de Stanley en estrecha coordinación con el asalto anfibio del Batallón de Infantería de Marina 2 (BIM 2) y la Compañía C del Regimiento de Infantería 25 del Ejército. Los detalles finales del desembarco del GOE quedaron supeditados a la evolución de la situación y a los informes de inteligencia que remitiese desde Stanley el jefe del Grupo Comando LADE, vicecomodoro Roberto Gamen.

Previsiones del equipo de gobierno de las islas

Los jefes designados para asumir el gobierno de las Malvinas se organizaban y analizaban las medidas que aplicarían para ganar la buena voluntad de los isleños. Para dirigirlos en calidad de gobernador militar, la Junta había designado al Jefe III - Operaciones del Estado Mayor General del Ejército, general de brigada Mario B. Menéndez.

El general Galtieri le aseguró que su comisión no se prolongaría más allá de noviembre o de diciembre pues no esperaban complicaciones. Menéndez se apresuró a requerir que le nombraran los auxiliares, ya que en el archipiélago residían unas 1900 personas: 1420 nativos, 450 ciudadanos británicos y alrededor de 30 extranjeros (argentinos, canadienses, uruguayos, israelíes y estadounidenses, entre otros).

En respuesta a los requerimientos del general Menéndez, el gabinete quedaría constituido a partir del 5 de abril con las siguientes autoridades:

- Secretario General de Gobierno, comodoro Carlos F. Bloomer Reeve
- Secretario de Educación y Salud Pública, capitán de navío Barry M. Hussey
- Secretario de Obras Públicas, coronel Manuel R. Dorrego
- Secretario de Economía y Finanzas, coronel Oscar R. Chinni; auxiliares, mayor de Intendencia del Ejército Juan C. Hidalgo y capitán de corbeta Rodolfo V. Angelo
- Secretario de Comunicaciones, coronel Francisco E. Machinandarena
- Secretario de Justicia, vicecomodoro Eugenio Miari; auxiliar, capitán de corbeta Leopoldo Vinelli

La participación de la Fuerza Aérea Argentina en el gobierno implicaría una responsabilidad especial. De las tres armas, era la única cuyos hombres habían convivido con la población isleña colaborando con el desarrollo de la infraestructura malvinense o en aspectos relativos al bienestar de la comunidad (abastecimientos, atención sanitaria y educación). El esfuerzo de los diez años de servicios previos le había permitido familiarizarse y comprender la compleja relación pobladores - gobierno de administración británica - gobierno argentino. Las innumerables tareas de apoyo realizadas por el personal de la Fuerza Aérea — incluidos requerimientos humanitarios— se cumplieron profesionalmente con un elevado espíritu

⁶⁴ Testimonio escrito del brigadier VGM (R) Jorge Martínez a la Comisión BANIM.

de servicio, mejorando la calidad de vida de los pobladores, rompiendo el aislamiento y permitiendo la comunicación directa con Argentina. Este acercamiento, sumado a la participación en la mayoría de los proyectos para Malvinas, la comprometía a que la administración fuese lo más eficiente posible.

Representante de la Fuerza Aérea

El comodoro Carlos F. Bloomer Reeve había cumplido funciones de representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial y jefe de LADE en Malvinas entre 1974 y 1976; además, como jefe de gabinete del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, había participado en las rondas de conversaciones formales e informales entre 1979 y marzo de 1981. En 1982 se desempeñaba como agregado aeronáutico a la Embajada Argentina en la República Federal de Alemania. Posiblemente, era el integrante del gabinete que mejor conocía la realidad malvinense.

La mañana del 27 de marzo, Bloomer Reeve recibió en Bonn la orden de trasladarse de inmediato a Buenos Aires para asistir a la firma del contrato con la empresa Dornier por el diseño del IA-63 Pampa. A las 09:00 de la mañana del 28, arribó a Ezeiza, donde lo esperaba el jefe de aeropuerto para informarle que debía comunicarse con el brigadier general Basilio Lami Dozo. Este, a su vez, lo derivó al brigadier mayor Sigfrido M. Plessl. Se reunieron en la mañana siguiente. Plessl explicó los planes de recuperación de las islas y las previsiones de la Junta. Luego, le expresó la confianza que la Fuerza Aérea tenía por su experiencia en Malvinas y en la Cancillería. Le ordenó presentarse al general Menéndez, a las 11:00, en el Estado Mayor General de Ejército. Le recomendó la más absoluta reserva advirtiéndole que ningún mando conocía los planes.

Ambos oficiales coincidieron en la inconsistencia de la apreciación respecto de la actitud del gobierno británico y de su capacidad de reacción militar. Sin embargo, se manifestaron esperanzados en que una acción diplomática inteligente y madura evitaría un enfrentamiento armado cuyo resultado no se estimaba favorable. Impuesto de la tarea, Bloomer asistió a la reunión informativa convocada por Menéndez. El general explicó a los designados que las islas serían consideradas como una provincia, que él asumiría el cargo de gobernador y que ellos formarían el gabinete con responsabilidad directa sobre la población civil. Todos se sorprendieron cuando les informó que la recuperación estaba prevista para el 1 o el 2 de abril. Solo el capitán de navío Hussey había percibido cierta anomalía por el movimiento inusual de buques.

Una vez recuperadas las islas y levantado el secreto, Bloomer, a pesar de conocer el ambiente isleño, consultó las últimas novedades en el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. El coronel (R) Luis González Balcarce, asesor de la Dirección General de Antártida y Malvinas desde 1970, cuando reconoció a Bloomer, interpretó el motivo del asesoramiento que requería y le facilitó la documentación disponible y la enviada por Gilbert, en la que advertía sobre la agitación que se vivía en Stanley.

Sobre la base de los datos, en sucesivas reuniones se decidió organizar el gobierno sobre la estructura vigente, habitual para los pobladores. Se podrían utilizar las redes de comunicaciones y contar con los funcionarios locales que, sin muchas alternativas de conseguir empleo, agradecerían la posibilidad de mantener el puesto. Los sentimientos patrióticos y el temor a ser tildados de colaboracionistas podrían ser salvados con la excusa de que se trataba de servir a sus conciudadanos. Se esperaba obtener cierta eficacia en la gestión.

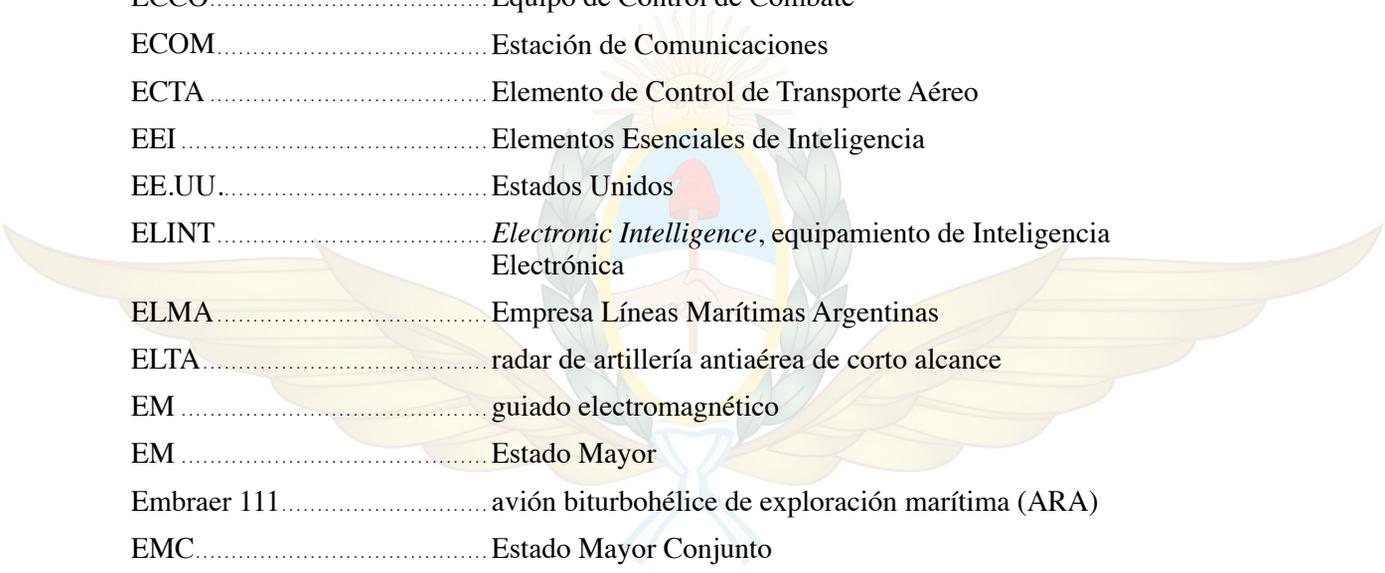
Faltaba completar el gabinete con oficiales especialistas en justicia, contabilidad y finanzas. La ley y el orden se asegurarían, al principio, con efectivos de la policía militar. El gobernador encabezaría la conducción, secundado por un secretario jefe del que dependerían las superintendencias de los organismos administrativos básicos. La tesorería respondería directamente al gobernador, excepto en ciertas funciones propias del secretario jefe. Además, existirían dos consejos electivos; uno, con funciones legislativas; y el otro, con ejecutivas. Ambos presididos por el gobernador, y asistidos por el secretario jefe y el tesorero.

Glosario de términos

A-1	Departamento Personal (Estado Mayor FAA)
A-112	modificación eléctrica y estructural del M-III EA para misiles aire-aire Magic 550
A-2	Departamento Inteligencia (Estado Mayor FAA)
A-3	Departamento Operaciones (Estado Mayor FAA)
A-4	Departamento Material (Estado Mayor FAA)
A-4B Skyhawk	avión monorreactor cazabombardero (FAA)
A-4C Skyhawk	avión monorreactor cazabombardero (FAA)
A-4Q Skyhawk	avión monorreactor cazabombardero embarcado (ARA)
A-5	Departamento Comunicaciones (Estado Mayor FAA)
AA	Aerolíneas Argentinas
AAa	Artillería Antiaérea
ACAEC	Abastecimiento de Combustible de Aeronaves en Campaña
ACC	<i>Area Control Center</i> , Centro de Control de Área
ADF	<i>Automatic Direction Finder</i> , sistema de radionavegación
Aerocommander AC695C	avión bimotor de transporte ejecutivo
Agave	radar del avión Super Étendard (ARA)
ALE 40	contenedor aéreo externo de <i>chaff</i> y bengalas
AM	denominación para misiles aire-mar
ANEA	Área Naval Estratégica Austral
AON	Ataque a Objetivos Navales
AOT	Ataque a Objetivos Terrestres
ARA	Armada Argentina
<i>Argie</i>	denominación despectiva que refiere a los argentinos
AU	Austral Líneas Aéreas
Agusta A-109	helicóptero táctico (EA)
Azimut	medición angular utilizada para determinar una posición
Bell 212	helicóptero mediano de uso táctico multipropósito (FAA)
B-707 Boeing	avión tetrarreactor de transporte intercontinental de pasajeros y carga (FAA)
B-737 Boeing	avión birreactor de transporte de pasajeros (AA)
BAC 1-11	avión birreactor de transporte de pasajeros (AU)
<i>Backing</i>	terminología utilizada por tripulantes de C-130 para indicar hélices en reverso
Baires	Buenos Aires

BAM	Base Aérea Militar (FAA)
BAN	Base Aeronaval (ARA)
BANIM	(Comisión) Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas
BAS	British Antarctic Survey, institución británica de investigaciones antárticas
BBC	British Broadcasting Corporation, corporación británica de radiodifusión
BIM 2/5	Batallón de Infantería de Marina 2/5
BL-755	bomba de racimo, se abre en el aire con un detonador y, antes de caer, descarga 147 submuniciones o minibombas de 1,18 kg cada una
Blowpipe	misil antiaéreo portátil de guiado óptico utilizado por ambos bandos
BLU	Banda Lateral Única, equipo de comunicaciones
BMK-62/64 Canberra	avión birreactor mediano de bombardeo (FAA)
Bochón	lámpara con mecha portátil alimentada por combustible para señalar un área o pista de aterrizaje
<i>Booster</i>	propulsor, impulsor de un misil
BPS-1000	radar Bendix fijo de tres dimensiones de 450 km de alcance
BR 250 Alaveses	bomba de 250 kg de caída balística
Briefing	reunión previa al vuelo donde se coordinan los detalles de la misión
Britten Norman Islander	avión bimotor mediano de pasajeros
Browning 7,62/12,7 mm	ametralladoras para uso aéreo o de infantería
BRP 250 Alaveses	bomba de 250 kg frenada o retardadas por paracaídas
BTM	Barrido Térmico Multiespectral
ByR	Búsqueda y Rescate
ByS	Búsqueda y Salvamento
C-130H Hercules	avión tetraturbohélice de transporte pesado (FAA)
C ³ I ²	sistema de comando, control, comunicaciones, inteligencia e interoperatividad
C-500 Cessna Citation	avión birreactor de transporte ejecutivo
CAD	Comando Aéreo de Defensa
CAE	Comando Aéreo Estratégico
CAM	Componente Aéreo Malvinas
CAT	Comando Aéreo de Transporte
CATOS	Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Sur
CBU	<i>Cluster Bomb Unit</i> , bomba de racimo

CEOPECON.....	Centro de Operaciones Conjuntas
CH-47 Chinook	helicóptero bimotor pesado de uso múltiple
<i>Chaff</i>	señuelos que se arrojan al aire para confundir al misil; son laminillas metálicas cortadas de una longitud armónica con la onda de los radares
CIC.....	Centro de Información y Control
CIC Baires	Centro de Información y Control Buenos Aires
CIC MLV	Centro de Información y Control Malvinas
CITEFA.....	Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas de las FF.AA.
<i>Clutter</i>	término usado para los ecos no deseados en los sistemas electrónicos, particularmente en los radares
CME.....	Contramidas electrónicas
CNE	Comando Naval Estratégico
COA.....	Comando de Operaciones Aéreas
COAa.....	Central de Operaciones Antiaéreas
COAaCj.....	Central de Operaciones Antiaéreas Conjuntas
COATLANSUR.....	Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur
COC	Centro de Operaciones Conjuntas (Comodoro Rivadavia)
CODASUR.....	Comando de Defensa Aérea Sur (estructura orgánica)
CODAZ Sur.....	Comando de Defensa Aérea Zona Sur (área territorial)
CODAZ Centro	Comando de Defensa Aérea Zona Centro
COE	Centro de Operaciones Electrónicas
COEM.....	Comando Operacional de Ejército en Malvinas
COMIL	Comité Militar
COMINT	<i>Communications Intelligence</i> , equipamiento de inteligencia de comunicaciones
Convés	cubierta de un barco
COTAL LB/LV	módulo radar de telemetría experimental
CRV	Comodoro Rivadavia (IX Brigada Aérea)
CTG	Combined Task Group, Grupo de Tarea Combinado
CTOAS	Comando del Teatro de Operaciones Atlántico Sur
DA.....	<i>Direct Action</i> , espoleta de bomba instantánea británica
DEH.....	Dirección de Estudios Históricos (FAA)
DEMIL.....	Directiva Estratégica Militar
DENAC.....	Directiva Estratégica Nacional
DGS	Dirección General de Sanidad
DHC-6 Twin Otter.....	avión de transporte mediano biturbohélice (FAA)



DICOM.....	Dirección de Comunicaciones (FAA)
<i>Dollies</i>	pequeñas plataformas móviles utilizadas para descargar los <i>pallets</i> de los C-130
<i>Drag</i>	coeficiente de resistencia aerodinámica
DSH.....	Darwin School House
DT.....	director de tiro (artillería antiaérea)
<i>Ducting</i>	fenómeno de deformación, casi permanentemente, en la propagación de las ondas electromagnéticas emitidas por el radar
EAM.....	Escuela de Aviación Militar
EAN.....	Estación Aeronaval
EC.....	En Comisión (grado)
ECA.....	Equipo de Control Aéreo
ECCO.....	Equipo de Control de Combate
ECOM.....	Estación de Comunicaciones
ECTA.....	Elemento de Control de Transporte Aéreo
EEl.....	Elementos Esenciales de Inteligencia
EE.UU.....	Estados Unidos
ELINT.....	<i>Electronic Intelligence</i> , equipamiento de Inteligencia Electrónica
ELMA.....	Empresa Líneas Marítimas Argentinas
ELTA.....	radar de artillería antiaérea de corto alcance
EM.....	guiado electromagnético
EM.....	Estado Mayor
Embraer 111.....	avión biturbohélice de exploración marítima (ARA)
EMC.....	Estado Mayor Conjunto
EMCATOM.....	Estado Mayor del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas
ENCOTEL.....	Empresa Nacional de Correos y Telégrafos
ENTEL.....	Empresa Nacional de Telecomunicaciones
EPO.....	Espora (Base Aeronaval)
ERL.....	Exploración y Reconocimiento Lejano
ESFA.....	Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea
ESFAC.....	Escuela de Suboficiales de la FAA - Córdoba
ESGA.....	Escuela Superior de Guerra Aérea
EVA.....	Estación de Vigilancia Aérea
Exocet MM-38.....	misil mar-mar antibuque
Exocet AM-39.....	misil aire-mar antibuque

EyR	Exploración y Reconocimiento
F-27 Fokker	avión biturbohélice de transporte mediano de carga y pasajeros (FAA)
F-28 Fokker	avión birreactor de transporte mediano de carga y pasajeros (FAA)
F-95	cámara fotográfica táctica de equipamiento del avión Canberra
FAA	Fuerza Aérea Argentina
FAL	Fusil Automático Liviano de 7,62 mm
FANE	Fuerza Aérea Noreste
FANO	Fuerza Aérea Noroeste
FAO	Fuerza Aérea Oeste
FAP	Fusil Automático Pesado
FAP	Fuerza Aérea del Perú
FACH	Fuerza Aérea de Chile
FAS	Fuerza Aérea Sur
FF.AA.	Fuerzas Armadas
Fénix	escuadrón operativo formado por aviones civiles y militares
FFAR	cohete aire-tierra de 2.75 pulgadas
FIC	Falkland Islands Company
FIDF	Falkland Islands Defence Force
Fierro	término utilizado por el personal de artillería antiaérea para señalar los cañones de 20 y 35 mm
FIGAS	Falklands Islands Government Air Service - servicio aéreo de la gobernación de las islas Falklands
FIR	<i>Flight Information Region</i> , Región de Información de Vuelo
<i>Flare</i>	bengala
FLAP	superficie hipersustentadora en el borde de fuga de un avión
FM-200	sistema de comunicaciones por microondas fabricado por Siemens
FMA	Fábrica Militar de Aviones
FOB	<i>Foward Operating Base</i> , Base de operaciones aéreas adelantadas
Foreign Office	ministerio de Relaciones Exteriores británico
FT	Fuerzas de Tareas
FT-40	Fuerza de Tareas 40
GAL	Río Gallegos (Base Aérea Militar)

G1CE	Grupo 1 de Comunicaciones Escuela
G2VyCA	Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo
GADA	Grupo de Artillería de Defensa Aérea
GADA 601	Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 (EA)
Gamma R	espoleta lateral usada en bombas BR 250
Garrear	término náutico que señala el desplazamiento hacia atrás de una embarcación fondeada con arrastre de su ancla
Gazelle AH.1	helicóptero británico liviano multipropósito
GERA	Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo
G1CE	Grupo 1 de Comunicaciones Escuela
G-II (IA-50)	avión de transporte ejecutivo biturbohélice de fabricación nacional
GIVA-E	Grupo I de Vigilancia y Control Aéreo Escuela
GN	Gendarmería Nacional
GOE	Grupo Operaciones Especiales
GRA	Río Grande (Base Aeronaval)
Grinnel	equipo de comunicaciones HF encriptado (FAA)
GT-17	Grupo de Tareas 17
HAC	Hospital Aeronáutico Central
HACba	Hospital Aeronáutico Córdoba
Harrier GR.3	avión monorreactor cazabombardero británico (RAF)
HF	<i>High Frequency</i> , equipo de comunicaciones de alta frecuencia
HF-BLU	equipo de comunicaciones alta frecuencia de banda lateral única
HMC	Hospital Militar Conjunto
HMR	Hospital Militar Reubicable
HMS	<i>His/Her Majestic's Ship</i> , navío de su majestad, sigla con la que se designa a los buques de la Royal Navy
<i>Homing</i>	guiado a través del equipo Rockwell Collins ARC-159 de los KC-130
HS-125 Hawker Siddeley	avión birreactor de transporte ejecutivo
HT Handie-Talkie	equipo de comunicaciones portátil de mano
Hughes H-500D	helicóptero liviano de transporte y uso táctico (FAA)
IA-58 Pucará	avión biturbohélice de ataque de fabricación nacional (FAA)
IATA	Asociación Internacional de Transporte Aéreo
ICV	Intercepción Control VyCA
IFE	Instituto de Formación Ezeiza (FAA)
IFF	<i>Identification Friend or Foe</i> , equipo transpondedor diseñado para comando y control
ILS	<i>Instrument Landing System</i> , sistema de aterrizaje por instrumentos

IM.....	Infantería de Marina
IMC.....	<i>Instrument Meteorological Conditions</i> , condiciones meteorológicas por instrumentos
INAC.....	Instituto Nacional de Aviación Civil
IR	infrarroja
JATO	<i>Jet Assisted Take Off</i> , despegue asistido por reactores
JP-1	combustible de uso aeronáutico para reactores y turbohélices
Kappa III.....	espoleta de nariz de bombas BRP
KC-130 Hercules.....	avión tetraturbohélice con capacidad de reabastecimiento en vuelo (FAA)
Kelper	isleños habitantes de Malvinas
KEMA.....	Kappa Eléctrica Malvinas Argentinas, espoleta modificada durante el conflicto con autodetonación a los 2,6 segundos
LADE.....	Líneas Aéreas del Estado
LAU-60/61.....	cohetera portante de diecinueve cohetes FFAR de 2.75 pulgadas
LCU	<i>Landing Craft Utility</i> , lanchón de desembarco
Learjet.....	avión birreactor de transporte ejecutivo, en el caso de la FAA con equipamiento aerofotográfico y sensores de uso militar
LGB	<i>Laser Guided Bomb</i> , bomba guiada por láser
M-5 Dagger.....	avión monorreactor cazabombardero supersónico (FAA)
MAG	ametralladora de cinta calibre 7,62 mm
Magic 550 (Matra).....	misil de combate aire-aire con buscador infrarrojo
<i>Mapping</i>	modo radar que proyecta imágenes de superficie reales
Matra 530.....	misil de mediano alcance con cabeza electromagnética/infrarroja
MB-339 Aermacchi.....	avión monorreactor de entrenamiento avanzado de uso táctico (ARA)
Medical Call	red de urgencias médicas y única radio civil habilitada en Malvinas
MDP.....	Mar del Plata
MER.....	<i>Multiple Ejector Rack</i> , portabombas múltiple (hasta seis bombas)
Merlin SA-226 AT.....	avión de transporte ejecutivo biturbohélice
MIG.....	Mesa de Información general
M-III EA (Mirage).....	avión monorreactor interceptor supersónico (FAA)
Milan.....	misil filoguiado portátil de infantería
MIMA	Mesa de Información de Movimientos Aéreos

MIROA.....	Mesa de Información de la ROA
MITA	Mesa de Información de Tránsito Aéreo
MK 8.....	torpedo (utilizado en el hundimiento del crucero ARA <i>General Belgrano</i>)
MK-117.....	bomba de 340 kg de caída balística
MK-13.....	torpedo de dotación de la Armada Argentina
MK-17.....	bomba de 454 kg (1000 libras) de caída balística o con paracaídas
MK-78.....	espoleta británica con un retardador de 25/30 segundos de explosión
MK-82.....	bomba de 250 kg de caída balística o frenada (Snakeye)
MLV	Mavinas
MM.....	denominación para misiles mar-mar
MS-760 Paris.....	avión birreactor de entrenamiento de uso táctico (FAA)
MU de cola	espoleta de cola usada en bombas BR 250
MU-2 Mitsubishi	avión biturbohélice de transporte ejecutivo
MV	<i>Motor Vessel</i> (buque a motor)
NASA	National Aeronautic and Space Administration
NDB	<i>Non-Directional Beacon</i> , baliza no direccional
NEM	Nivel Estratégico Militar
NEN	Nivel Estratégico Nacional
NEO	Nivel Estratégico Operacional
Neptune SP-2H.....	avión bimotor de búsqueda y explotación marítima (ARA)
Nimrod.....	avión tetrareactor de inteligencia aérea británico de largo alcance
NOSH	<i>Naval Ocean-going Surgical Hospital Box</i> , sector oceánico para buques hospital
NTS.....	Nivel Táctico Superior
OBA.....	Orden de Batalla Aéreo
OCAA.....	Oficial de Control Aéreo Adelantado
OCAAT.....	Oficial de Control Aéreo Táctico
OEA	Organización de Estados Americanos
OEFA	Oficial de Enlace de Fuerza Aérea
Oerlikon Contraves.....	cañón antiaéreo bitubo de 35 mm asociado a un director de tiro de fabricación suiza
OF.....	Orden Fragmentaria (misión de vuelo)
OMA.....	Oficina Meteorológica de Aeródromo
Omega VLF (Litton LTN-211).....	navegador Omega
ONU.....	Organización de las Naciones Unidas

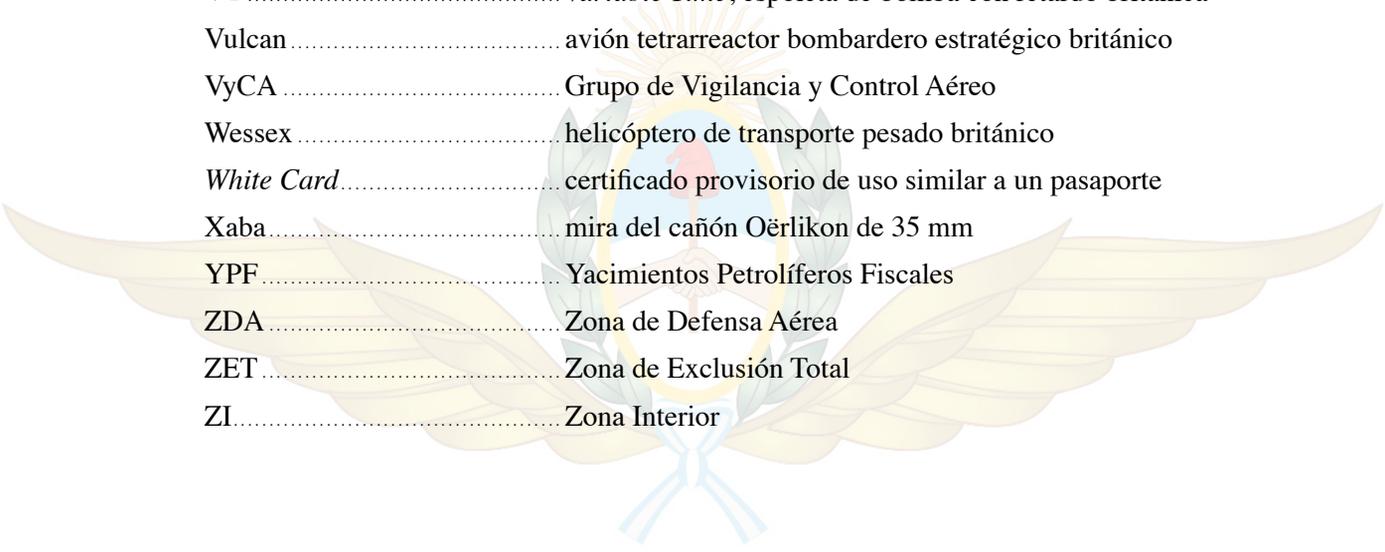
OTA	Orden de Transporte Aéreo
OTAN	Organización del Tratado del Atlántico Norte
P-56	mira óptica del cañón de 20 mm
PAC	Patrulla Aérea de Combate
PAL	Palomar (I Brigada Aérea)
PALO	Puesto de Aprovisionamiento Logístico
PARA 2	Batallón 2 de Paracaidistas británicos perteneciente al ejército
PC	Puesto de Comando
PCAAa	Puesto de Comando de Artillería Antiaérea
PCCDA	Comando Conjunto de Defensa Antiaérea
PCDA	Puesto de Comando de Defensa Aérea
PCRA	Punto de Control de Reabastecimiento Aéreo
PEN	Poder Ejecutivo Nacional
PG	Propósitos Generales
<i>Phone-patch</i>	dispositivo electrónico que permite conectar un transreceptor a la línea telefónica cableada
PICS	<i>Photogrametric Integrated Control System</i> , sistema integrado de control fotogramétrico
<i>Pillow</i>	tanques de combustible inflables de campaña
<i>Piper</i>	retículo de la mira de un avión de caza
Plexiglás	marca registrada de sustancia plástica transparente e incolora, utilizada principalmente como vidrio de seguridad
PNA	Prefectura Nacional Argentina
POA	Puesto de Observadores del Aire
POTA	Puesto de Operaciones de Transporte Aéreo
POW	<i>Prisoners of War</i> , prisioneros de guerra
PPI	<i>Plan Position Indicator</i> , indicador de posición en pantalla radar
Puma SA-330	helicóptero mediano multipropósito (EA)
PUSO	Puesto de Socorro
QAM	informe donde se especifican las condiciones meteorológicas reinantes en un aeropuerto proporcionados en clave numérica
QAP	Código de transmisión "Q"; su significado es «atento en la frecuencia»
R	personal militar retirado
Rasit	Radar de vigilancia terrestre de corto alcance (EA)
RAF	Royal Air Force, Real Fuerza Aérea británica



Rapier.....	misil antiéreo de corto alcance guiado por radar
RASU.....	Región Aérea Sur
RCDO.....	Red de Comando y Administración
<i>Red Cross Box</i>	Caja de la Cruz Roja, espacio marítimo para intercambio de heridos
<i>Red Flag</i>	ejercicios aéreos combinados organizados por la Fuerza Aérea de los EE.UU.
Redán.....	escalón que tienen los aviones anfibios debajo del casco
REM.....	Reserva Estratégica Militar
REO.....	Reserva Estratégica Operacional
RESCOM.....	Rescate en Combate, tarea operativa del Escuadrón Helicópteros
REV.....	Reabastecimiento En Vuelo
RFA.....	Royal Fleet Auxiliary, Flota Auxiliar Real británica
RH.....	Rheinmetall, cañón bitubo antiaéreo de 20 mm de fabricación alemana
RI.....	Regimiento de Infantería
RN.....	Royal Navy, Armada Real británica
ROA.....	Red de Observadores del Aire
ROE.....	<i>Rules of Engagement</i> , reglas de empeñamiento
ROF.....	Reconocimiento Ofensivo
Roland.....	sistema de defensa aérea misilístico de mediano alcance
<i>Rolling Tank</i>	tanque de combustible de caucho transportable
RMS.....	<i>Royal Mail Ship</i> , buque correo
Royal Marines.....	Cuerpo de Infantería de Marina británico
Royal Navy.....	Armada Real británica
RPM.....	revoluciones por minuto
RPV.....	reunión previa al vuelo
RRS.....	<i>Royal Research Ship</i> , buque británico de investigación
Rva.....	oficial de reserva
RWS.....	<i>Radar Warning System</i> , sistema de alerta radar
Ton./ARR.....	toneladas entregadas por aterrizaje
S-61N Sikorsky.....	helicóptero mediano de transporte
SAM-7 Strela.....	misil antiaéreo portátil infrarrojo
Sapón.....	sistema de aterrizaje para operaciones nocturnas
SAR.....	<i>Search and Rescue</i> , Búsqueda y Rescate
SAS.....	Special Air Service, cuerpo de ejército de fuerzas especiales británico

SCAT.....	Sistema de Control Aerotático
SCZ.....	Santa Cruz (Base Aérea Militar)
SDA.....	Sector de Defensa Aérea
Sea Dart.....	misil antiaéreo de mediano alcance de equipamiento en los destructores Tipo 42
Sea Harrier.....	avión monorreactor cazabombardero británico embarcado
Sea King.....	helicóptero de transporte naval de uso táctico
Sea Linx.....	helicóptero embarcado británico
Sea Skua.....	misil filoguiado británico
Sea Wolf.....	misil antiaéreo de corto alcance con capacidad antimisil
Searchwater.....	radar de exploración marítima del avión Nimrod
Seaslug.....	misil antiaéreo británico de primera generación guiado por radar embarcado; en el conflicto se lo utilizó también contra blancos terrestres
SEC.....	Sistema de Entrega por Contenedores
Shafrir.....	misil aire-aire de primera generación infrarrojo de fabricación israelí
<i>Shelter</i>	cabina transportable utilizado para los módulos del radar
Shrike AGM-45.....	misil antirradiación de fabricación estadounidense
SIDE.....	Secretaría de Inteligencia del Estado
Sidewinder AIM-9L.....	misil aire-aire de tercera generación infrarrojo de fabricación estadounidense
SIGINT.....	<i>Signals Intelligence</i> , inteligencia de señales, para detección y clasificación de emisiones radar
SJU.....	San Julián (Base Aérea Militar)
Skyguard.....	Central Director de Tiro de una batería de 35 mm
Skyvan SC7.....	avión bimotor de transporte mediano de exploración (PNA)
SMMA.....	Servicio Móvil Militar Aéreo
SOAA.....	Sección Operativa de Apoyo Aéreo
SOAEO.....	Sección Operativa Análisis y Evaluación de Operaciones
SOBYS.....	Sección Operativa Búsqueda y Salvamento
SODA.....	Sección Operativa de Defensa Aérea
SOER.....	Sección Operativa Exploración y Reconocimiento
SOFMA.....	cañón de 155 mm (EA)
SOOE.....	Sección Operativa Operaciones Especiales
SOSAI.....	Sección Operativa Superioridad Aérea e Interdicción
SOSS.....	Sección Operativa Seguridad y Servicios
SOTA.....	Sección Operativa de Transporte Aéreo

SOVYCA.....	Sección Operativa Vigilancia y Control Aéreo
SS.....	<i>Single Screw Steamship</i> , buque de vapor
SSQ.....	<i>Super-Super-Quick</i> , espoleta de bombas de nariz de accionamiento instantáneo
<i>Stand off</i>	armamento de lanzamiento a distancia fuera del alcance de las defensas antiaéreas
Stinger.....	misil antiaéreo IR portátil utilizado por los británicos
Super Étendard (SUE).....	avión monorreactor cazabombardero embarcado (ARA)
Superfledermaus.....	director de tiro de artillería antiaérea de 35 mm
T-10.....	cohetes aire-tierra multipropósito
T-34C-1 Turbomentor.....	avión turbohélice de entrenamiento de uso táctico (ARA)
TAC.....	Terminal Aérea de Carga
TAC MLV.....	Terminal Aérea de Carga Malvinas
TACAN.....	<i>Tactical Air Navigation System</i> , sistema de navegación aérea táctica
Task Force.....	Fuerza de Tareas
TCM.....	cañón antiaéreo de 20 mm de fabricación israelí
TER.....	<i>Triple Ejector Rack</i> , portabombas triple
Thomson LP23M.....	radar fijo de tránsito aéreo (Ezeiza)
TIAR.....	Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca
Tigercat.....	misiles tierra-aire de guiado óptico
Tillerflat.....	dispositivo ubicado en la popa del barco donde se encuentra el equipo de engranajes que opera el timón
TOAS.....	Teatro de Operaciones Atlántico Sur
TOM.....	Teatro de Operaciones Malvinas
Ton./ARR.....	toneladas entregadas por aterrizaje
TOS.....	Teatro de Operaciones Sur
<i>Toss Bombing</i>	tipo de bombardeo «sobre el hombro» fuera del alcance de las armas antiaéreas
TPS-43.....	radar Westinghouse de 3 dimensiones de 450 km de alcance (FAA)
TPS-44 Cardion Alert.....	radar de 2 dimensiones de 370 km de alcance (EA)
TRALA.....	<i>Tug, Repair and Logistic Area</i> , Zona Logística de Remolque y Reparaciones
Transponder.....	dispositivo para recibir una señal de radio y transmitir automáticamente una señal diferente
<i>Triage</i>	término francés que se emplea en el ámbito de la medicina para clasificar a los pacientes de acuerdo con la urgencia de la atención
TS-60.....	avión bimotor de transporte ejecutivo



Turbocommander 690	avión de transporte ejecutivo biturbohélice
TWR	torre de vuelo
UH-1H	helicóptero mediano monomotor de uso táctico (EA)
UKFIC	United Kingdom Falklands Islands Committee
VGM	Veterano de Guerra de Malvinas
VHF	<i>Very High Frequency</i> , equipo de comunicaciones de muy alta frecuencia
VHF-FM	VHF modulado en frecuencia
Victor K-2	avión británico tetrareactor de reabastecimiento en vuelo
VIE	Viedma
VLCC	<i>Very Large Crude Carrier</i> , barco superpetrolero
VOR	<i>VHF Omnidirectional Range</i> , radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia
VT	<i>Variable Time</i> , espoleta de bomba con retardo británica
Vulcan	avión tetrareactor bombardero estratégico británico
VyCA	Grupo de Vigilancia y Control Aéreo
Wessex	helicóptero de transporte pesado británico
<i>White Card</i>	certificado provisorio de uso similar a un pasaporte
Xaba	mira del cañón Oerlikon de 35 mm
YPF	Yacimientos Petrolíferos Fiscales
ZDA	Zona de Defensa Aérea
ZET	Zona de Exclusión Total
ZI	Zona Interior

Índice

Palabras del titular de la Fuerza Aérea, Brigadier General D. Xavier Julián Isaac.....	15
Prólogo	17
Introducción	19
Constitución de los sucesivos equipos de redacción	22
Primera parte – Hacia el conflicto.....	27
Capítulo 1. Apoyo y cooperación en Malvinas, 1971-1982.....	29
Comienzos con Albatross	31
Primer traslado aéreo.....	32
Declaración Conjunta de Buenos Aires del 1 de julio de 1971.....	34
Segundo vuelo - primero con pasajeros.....	34
Tercer vuelo	34
Cuarto vuelo - primero con correo.....	34
Primera pista.....	35
Representantes argentinos permanentes en Stanley	36
1972. Vicecomodoro César Alberto de la Colina.....	37
Primer servicio regular de LADE.....	37
Los F-27 inauguran la pista de aluminio.....	37
1974. Vicecomodoro Carlos Felipe Bloomer Reeve.....	41
1976. Vicecomodoro Rodolfo Abel Carnelli.....	44
1978. Vicecomodoro Eduardo Julián Canosa.....	47
1980. Vicecomodoro Héctor Ricardo Gilobert.....	49
1982. Vicecomodoro Roberto Manuel Gamen.....	56
Situación al 31 de marzo de 1982.....	57
Anexo 1: Declaración Conjunta de Buenos Aires del 1 julio de 1971.....	59
Capítulo 2 - Camino al 2 de abril.....	63
Contexto político internacional	65
Contexto político nacional	69
Crisis de las Georgias.....	70
Rumbo al 2 de abril	71
Contexto estratégico-militar	71
Hechos que condujeron al conflicto.....	73
Cronología de la crisis.....	77
Planificación previa al conflicto	81
Antecedentes	81
Comisión de Trabajo y Estado Mayor Conjunto.....	81
Tareas asignadas a la Fuerza Aérea	84
Consideraciones internas del Comando de Operaciones Aéreas	85

Planeamiento asumido por la Fuerza Aérea	86
Misiones secretas del Grupo 1 Aerofotográfico.....	88
Preparativos para recuperar Malvinas.....	90
Tareas del Grupo 1 de Transporte Aéreo	91
Tareas del Grupo de Operaciones Especiales.....	93
Previsiones del equipo de gobierno de las islas.....	93
Representante de la Fuerza Aérea.....	94



Fe de erratas de la edición impresa

Volumen 1

En AGRADECIMIENTOS, pág. 15: donde dice Lunacllick debe decir Lunaklick.

En VOCALES, pág. 27: donde dice Brigadier Mayor VGM (R) Eduardo Ernesto Bianco, debe decir Brigadier VGM (R). El error se repite en la página siguiente en TESTIMONIOS.

En ese mismo listado, hacia el final de pág. 29: donde dice Dr. Mariano Scaroni, debe decir Sciaroni.

Capítulo 2

Pág. 72, tercer párrafo: donde dice “el secretario de Defensa *lord* Carrington”, debe decir “el ministro de Relaciones Exteriores *lord* Carrington”.

Pág. 88, hacia el final del cuarto párrafo: donde dice “resolución estratégico nacional (DENAC 2/82)”, debe decir “resolución estratégico militar (DENAC 2/82)”.



