

A 50 AÑOS DE LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES DE 1971



ACTORES, ACCIONES, ESCENARIOS Y POTENCIALIDADES

COMP. FEDERICO MARTIN GOMEZ



Consejo Federal
de Estudios
Internacionales
República Argentina



DEPARTAMENTO DEL
Atlántico
Sur



Instituto de
Relaciones
Internacionales



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

A 50 años de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971 : actores, acciones,
escenarios / Federico Martín Gomez ... [et al.] ; compilación de Federico
Martín Gomez. - 1a ed. - La Plata : Universidad Nacional de La Plata.

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, 2021.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-950-34-2051-5

1. Políticas Públicas. 2. Islas Malvinas. I. Gomez, Federico Martín, comp.

CDD 320.0982



AGRADECIMIENTOS

Todo proyecto de investigación demanda un esfuerzo intelectual, el cual con total seguridad, nunca es asequible sin un trabajo en equipo. El desafío aún es mayor cuando se trata de abordar la Cuestión Malvinas. Y más aún al buscar generar procesos de investigación académica sobre instancias temporales y espaciales que sean por fuera del eje tradicionalmente abordado sobre Malvinas, es decir el conflicto bélico de 1982.

En este proyecto hemos buscado reconstruir un proceso histórico, en el cual la República Argentina, el Estado argentino, estuvo presente en nuestras Islas Malvinas, tanto física como simbólicamente. Este proceso temporo-espacial el cual hemos trabajado es el referido al escenario gestado en el marco de los Acuerdos de Comunicaciones del año 1971, los cuales materializaron la presencia referida.

A partir de estos acuerdos, en la arena tanto bilateral argentino-británica como asimismo, y de manera específica, en las islas se desplegarían multiplicidad de escenarios políticos, diplomáticos, socio-educativos, culturales, militares e incluso humanitarios.

En esta obra hemos buscado dar el primer paso para visibilizar todos los escenarios, actores y acciones de políticas públicas implementadas por el Estado argentino en las islas, pero asimismo el universo de acciones y reacciones gestadas en el escenario de las islas.

El trabajo intelectual desplegado en cada una de estos capítulos que integran la obra, exalta el compromiso de todos los investigadores de la ReFEM 2065 CoFEI involucrados en el mismo y la presente obra es la materialización de esta metodología.

Pero por supuesto debemos destacar que el acceso a la información, tanto fuentes primarias como secundarias, como asimismo las referencias logradas en torno a procesos de reconstrucción de vivencias y experiencias de cada uno de los actores a los que hemos accedido y entrevistado en instancias de desarrollo de esta investigación multidisciplinar y pluridimensional.

Agradecemos la predisposición de aquellos actores directos que, mediante sus recuerdos (memorias, experiencias y vivencias) y recuperación de memorias físico-materiales (fotos, documentos, archivos fílmicos, etc.), han sido partícipes del abordaje académico realizado en esta investigación.

Agradecemos a la profesora María del Carmen Malbran y en su memoria, por todo lo brindado en su experiencia en las islas como asesora del Ministerio de Educación de la Nación y su abordaje sobre los becarios isleños en la Argentina continental y sobre el sistema educativo en las islas. Gracias María del Carmen por todo lo brindado y por siempre en nuestra memoria.

Agradecemos al Comodoro VGM de la Fuerza Aérea Argentina, Héctor Ricardo Gilobert, quién en su experiencia como integrante del Consejo Consultivo Especial en Puerto Stanley durante los años 1980 A 1982, pero también como Veterano de Guerra del conflicto de 1982, nos ha brindado muchísima información sobre la presencia argentina en las islas durante la década de 1970. Su experiencia y compromiso es admirable.

Agradecemos asimismo a María Susana Carnelli, hija del Comodoro Carnelli, quién se desempeñó como integrante del Consejo Consultivo Especial en Puerto Stanley durante los años 1976 a 1978. Ella nos brindó información y archivos sobre la gestión de su padre en las islas, pero asimismo sus propias vivencias en las islas han sido de gran ayuda en pos de contextualizar varios capítulos.

Retribuimos enormemente toda la información aportada por el Brigadier VGM Antonio Alberto Bruno, quién puntualmente en su experiencia entre 1971 y 1972 en los vuelos de los Albatros, nos ha posibilitado recrear no solo aquellos vuelos de gran importancia, sino la magnitud del impacto de los mismos en el despliegue del contacto humano entre la Argentina continental y las islas y la construcción de aquellos vínculos iniciales, cuando aún se negociaban los Acuerdos de Comunicaciones. Gracias Antonio por todo y por lo que vendrá, sin lugar a dudas.

A nuestras maestras argentinas de español en las islas, puntualmente a María Fernanda Cañas, María Teresa Cañas, Marta “Grace” Tricotti, Lilian García, Nora Prieto y María Isabel Hoffman, quienes, careciendo totalmente de egoísmo se han brindado de lleno en pos de abordar sus memorias, sus experiencias, sus anécdotas y vivencias, como asimismo compartiendo fotografías, documentos, incluso memorabilia que ellas trajeron de las islas. Nuestro compromiso con ellas es lograr su visibilización, a sus acciones y a sus memorias, las cuales por supuesto buscaremos proyectar más allá de la presente obra y nuestro compromiso ya está en marcha.

Agradecemos también a todos los empleados de YPF, puntualmente al Sr. José Luis Boscardín y de Gas del Estado, al Sr. Alberto Dropulich, quienes en sus experiencias y memorias nos han aportado información directa sobre “ANTARES” y Gas del Estado en nuestras islas. A ellos muchísimas gracias, por todo.

A las hijas del Sr. Ernesto Campos, “El Capitán”, quienes nos han brindado con tanto cariño y respeto todo lo posible por reconstruir las acciones de un hombre comprometido con Tierra del Fuego y con nuestras islas Malvinas. Su accionar se refleja hoy en varios capítulos de esta obra

A la Señora María Carlota Lucila de Urquiza Anchorena de González Balcarce esposa del Coronel (R) Luis González Balcarce, asesor de la Cancillería argentina y Ministro Plenipotenciario y a su familia, quienes nos han aportado sus vivencias, experiencias y material fotográfico y de archivo sobre la labor del Coronel Balcarce en la construcción bilateral diplomática proyectada sobre Malvinas. En el marco de las negociaciones de los Acuerdos de Comunicaciones en las rondas de diálogo bilateral, como asimismo en la implementación directa de cada política pública originada en los mismos acuerdos, dado su involucramiento personal en cada paso dado. Esto demuestra su compromiso con la soberanía argentina sobre la Cuestión Malvinas pero asimismo en la construcción de puentes humanos, los cuales son esenciales para edificar sólidas bases para el futuro. El material brindado por sus seres queridos, su archivo personal, nos permite hoy enriquecer de manera notable esta publicación, pero asimismo nos proyecta hacia futuras iniciativas académicas sobre sus gestiones, sus pensamientos, sus acciones y su legado. A él, nuestro reconocimiento, a su esposa y su familia nuestro compromiso de profundizar, continuar y visibilizar su obrar, su discurso y su praxis.

Agradecemos institucionalmente a los integrantes de la VI Brigada Aérea Fuerza Aérea Argentina Tandil y puntualmente a los aportes realizados por el Comodoro VGM (RE) Raúl Ángel Díaz, el Suboficial Mayor Alejandro Ramos, la Sra. Elisabet Barrio, el Suboficial Mayor (RE) Roberto Thomas, la Srita. Florencia Rodríguez Thomas, la Sra. Gabriela Thomas, el Comodoro D. Aníbal Leiva, el Suboficial Auxiliar Héctor Iván Cogno, la Oficina de Relaciones Públicas-VI Brigada Aérea, a todos los integrantes del Museo Histórico Fuerte Independencia Tandil, el Dr. Oscar Granato, el Brigadier VGM (RE) Antonio Alberto Bruno, el Sr. Eduardo Llanos, la Sra. Claudia Llanos, la Sra. María de los Ángeles Llanos, el Sr. Ciro Carmona Llanos, el Sr. Esteban Quaglini, el Sr. Jorge Quaglini, la Lic. Bárbara Sosa y la Sra. Gladis Tamagnone, todos ellos en pos de recuperar imágenes de archivo y procesos de memoria del proceso de vinculación aérea realizado por los vuelos de los Albatros a Malvinas entre 1971 y 1972.

A todos los que han aportado de manera directa o indirecta, quizás muchas veces de forma anónima en pos de destacar antes los hechos, las acciones o los resultados obtenidos por sobre las personas y las figuras. A ellos, gracias.

A los involucrados en que esta obra vea la luz, personal profesional del Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata, especialmente a Juana Alvares Eiras, nuestra editora/diseñadora, pero también gestora de ideas y futuras acciones en materia de difusión.

Al Dr. Norberto Erminio Consani, quién no solo nos brinda a los integrantes de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065 CoFEI, la posibilidad del desarrollo académico, sino que asimismo, nos estimula en continuar cada acción que decidimos iniciar como equipo.

Finalmente agradecer a este gran equipo de investigadoras e investigadores quienes, desde su compromiso, pasión y capacidad intelectual, han demostrado a la altura de la exigencia del tema abordado, con la sensibilidad para abordar a los actores principales ante cada entrevista y con el profesionalismo al acceder a ciertos archivos cuya sensibilidad conlleva a los intereses de la Nación. A todos ellos mis agradecimientos, por confiar en mí y ser partícipes de este enorme desafío académico, que cuando dimos inicio a mediados de 2020, sin dudarlo, aceptaron

Malvinas, como tema, como causa, como cuestión se devala ante nosotros en su polisemia y desde aquí enfrentaremos los desafíos venideros para abordarla en su totalidad.

Mag. Federico Martín Gomez

Compilador

PALABRAS DEL PRESIDENTE DEL COFEI

Desde los primeros años después de la creación del IRI, en 1990, creamos el Departamento de Malvinas, Antártida e Islas del Atlántico Sur, marcando claramente cuál era y sigue siendo unos de los temas centrales en nuestro política exterior, no solo porque fuimos una de las víctimas del colonialismo en el siglo XIX, sino porque además su mantenimiento en este siglo es una afrenta a la comunidad internacional

Después, en el marco de las actividades del Instituto, de la cátedra de Derecho Internacional y nuestro programa de Maestría en Relaciones Internacionales, el tema Malvinas siempre estuvo presente.

En el año 2010, durante el desarrollo de nuestro V Congreso de Relaciones Internacionales del IRI, el Secretario del Departamento, Federico Martín Gómez, presentó el proyecto para la creación de una *Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065* en la ámbito del Consejo Federal de Estudios Internacionales (CoFEI), que se había creado un año antes, en la ciudad de Córdoba, con la participación de académicos de diferentes universidades públicas y privadas de diferentes regiones de nuestro país.

En el VI Congreso del IRI, en 2012 se concretó el proyecto presentado en la edición anterior, constituyendo la RED, designando como Secretario Honorífico de la misma al Dr. Alfredo Bruno Bologna referencia académica en la investigación y desarrollo de la Cuestión Malvinas.

Desde entonces, la ReFEM 2065 ha generado multiplicidad de eventos de formación, investigación y divulgación de la Cuestión Malvinas, la cuestión antártica y sobre las múltiples dimensiones que componen y estructuran los diversos escenarios sobre el Atlántico Sur.

En la actualidad un total de 48 miembros investigadores de la ReFEM representando a 8 provincias y a todas las regiones geográficas del país. Desde Jujuy a Tierra del Fuego, incluyendo a Córdoba, La Rioja, Entre Ríos, Buenos Aires, Santa Fe, Capital Federal y Río Negro, con sus representantes académicos.

Se han organizado *12 Jornadas Federales de Investigación* sobre la Cuestión Malvinas, *2 Simposios de Formación para investigadores*, el *Primer Encuentro Nacional de Investigadores* de la Cuestión Malvinas junto al Observatorio Parlamentario Cuestión Malvinas de la Cámara de Diputados de la Nación en Noviembre de 2017, siendo partícipes del mismo, más de 35 Proyectos de Investigación que respondieron a la convocatoria de la Secretaría de Políticas Universitarias del Ministerio de Educación de la Nación y la Cancillería argentina en el año 2015.

En el año 2017 se publicó el libro *“Malvinas y la construcción de un reclamo soberano. Pasado, presente y futuro”* dentro de la convocatoria de la Secretaría de Políticas Universitarias y la Cancillería argentina, ante el 50 aniversario de la Resolución 2065 de las Naciones Unidas.

En el ámbito del IRI, con motivo de cumplirse el 25° aniversario del Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata se decidió convertir al antiguo Departamento de Malvinas, Antártida e Islas del Atlántico Sur en el *nuevo Departamento del Atlántico Sur*, teniendo en cuenta que el área geográfica que lo comprende ha tomado un nuevo valor planetario por encontrarse en la mismas las reservas más importantes de recursos naturales existentes en la actualidad, el agotamiento de los mismos tanto en el Atlántico y en el Pacífico Norte, y aún, la depredación que han sufrido los recursos vivos marinos del Pacífico Sud Occidental.

Es indudable que este cambio de paradigma y la ocupación militar británica en el Atlántico Sur, como las actividades hidrocarburíferas ilegales del Reino Unido en nuestra Plataforma Continental y otros espacios marítimos, tienen por objeto la apropiación de los recursos naturales que pertenecen al pueblo argentino, y no debemos olvidar la proyección Antártida, que indudablemente está en el radar de las grandes potencias del presente y del futuro cercano

Es dable destacar además, que el nuevo Departamento del Atlántico Sur nació en un momento auspicioso, ya que el 11 de marzo de 2016 la *Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* aceptó la presentación de la República Argentina del límite exterior de su plataforma continental,

con lo que se coronó un esfuerzo de 20 años de un intenso trabajo científico, técnico y jurídico de un equipo interdisciplinario liderado por la Cancillería a través de la *Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA)*, sin siquiera analizar la presentación del Reino Unido sobre la plataforma continental de las Islas Malvinas a raíz de la objeción presentada por la Argentina

Finalmente, este libro que estamos presentando es un ejemplo más, de toda una nueva generación de jóvenes académicos, investigadores y estudiosos de la Cuestión Malvinas, que nos muestra la permanente vigencia de la misma y sobre todo un mensaje a la comunidad internacional que las Malvinas fueron, son y serán argentinas.

Prof. Dr. NORBERTO CONSANI

Director del IRI y Presidente del CoFEI

Agradecimientos	1
Palabras del presidente del CoFEI.....	4
Presentación de la obra.....	8
“Presentación metodología temporal para el abordaje político-diplomático de los Acuerdos de Comunicaciones 1966-1982”	12
Federico Martín Gomez	
El camino desde la consecución de la Resolución 2065 a los Acuerdos de Comunicaciones de 1971.....	14
Federico Martín Gomez	
Los Acuerdos de Comunicaciones de 1971. Desarrollo, potencialidades y materialización de la presencia del Estado argentino en las Islas Malvinas	22
Federico Martín Gomez	
Política y diplomacia de los Acuerdos de Comunicaciones. De 1971 al 30 de marzo de 1982. El último vuelo de LADE a Malvinas.....	32
Federico Martín Gomez	
El Acuerdo de Comunicaciones de 1971: Un verdadero tratado internacional	42
Luciano Pezzano	
De Tandil a Malvinas. Los vuelos de los Albatros de 1971	60
Oscar Mastropiero	
A 50 años de un vuelo histórico Actividad virtual en homenaje al primer vuelo de los Albatros.....	82
ReFEM 2065 CoFEI	
“Los vuelos de LADE y la ruptura del aislacionismo en las Islas Malvinas” De los Acuerdos sobre Comunicaciones a los vuelos regulares del Fokker F-27 y F-28.....	86
Mariela Barbosa Pablo Quintana	
Inicio de una etapa de interrelación argentino-británico. Los vuelos hacia Malvinas. ¿Comienzo de una negociación pacífica?	96
Sofía Tapia	
Rol político-diplomático de la Fuerza Aérea Argentina en las Islas Malvinas 1972-1982	105
Federico Martín Gomez	
La educación como política pública de los acuerdos. Los becarios isleños en la Argentina continental y las maestras argentinas de castellano en las Islas Malvinas 1972-1982.....	125
Federico Martín Gomez	

La educación como política pública de los acuerdos. Los becarios isleños en la Argentina continental y las maestras argentinas de castellano en las Islas Malvinas.....	126
Jazmín Maccari	
Las maestras argentinas en Malvinas Un puente diplomático, educativo y cultural	143
Jazmín Maccari	
ANTARES, YPF presente en Malvinas.....	152
Federico Martín Gomez	
Gas del Estado en Malvinas	162
Luis Ezequiel Agesilao	
Marcas Soberanas Territoriales en Malvinas y los Acuerdos de Comunicaciones de 1971	170
Federico Martín Gomez Marcelo Troncoso	
Construyendo soberanía desde el fin del mundo: La labor de Campos en la consolidación de lazos entre Tierra del Fuego y las Islas Malvinas.....	188
Lucía Wolaniuk	
El posicionamiento del diario <i>Crónica</i> ante los acuerdos de comunicación entre las Islas Malvinas y el continente (1971-1972).....	198
Ciccione, Carlos Sebastián	
El Acuerdo de Comunicaciones (1971) en las visiones de Westminster y de la sociedad civil británica.....	213
Raphael Fernandes Vieira	
El Lobby Falkland y los acuerdos de comunicaciones argentino-británicos de 1971.....	226
Ana Laura Banega Villaruel	
A 50 años de los acuerdos de comunicaciones Shackleton, concreción de un final anunciado	237
Ignacio Gutiérrez Bróndolo	
Anexo	243
Sobre los autores.....	255

PRESENTACIÓN DE LA OBRA

Cada proyecto de investigación científica se gesta en torno a tres "virtudes" que deben emanar de cada investigador que integra el mismo, como es en este caso todos miembros de la ReFEM 2065 CoFEI. Primeramente el esfuerzo intelectual, el cual con la mayor seguridad, solo es desarrollable desde el plano individual, pero asimismo solo será potenciado, proyectable y asequible desde el trabajo en equipo.

La segunda de estas virtudes es el compromiso, el cual en una realidad que aqueja diariamente, muchas veces lo inmediato nubla o dificulta lo importante, desarticulando incluso a la mejor planificación en materia de investigación. En el caso de este proyecto, el compromiso de cada integrante ha sido concreto y e inexpugnable, ante cada paso dado, sorteando dudas, agenda cotidiana y desafíos múltiples ante el objetivo de esta empresa.

Finalmente, la tercera virtud radica en el trabajo científico-académico de cada autor de los capítulos de la obra. Cada uno de ellos en sus textos ha expresado y materializado un abordaje académico sobre la temática tratada, viabilizando un obra que con seguridad buscó visibilizar procesos político-diplomáticos, económicos, socio-culturales, humanos procurando generar dinámicas de investigación académica sobre instancias temporales y espaciales, las cuales desanden los escenarios tradicionalmente abordados sobre Malvinas, es decir aquellos en torno al conflicto bélico de 1982.

En este proyecto hemos buscado reconstruir un proceso histórico, en el cual la República Argentina, el Estado argentino, desplegó presencialidad en nuestras Islas Malvinas, tanto física como simbólicamente. Este proceso temporo-espacial el cual hemos trabajado, es el referido al escenario gestado en el marco de los Acuerdos de Comunicaciones del año 1971, los cuales materializaron la presencia que referimos.

La obra, compuesta por un total de 18 capítulos, se despliega a partir de núcleos temáticos, que sin ser taxativos l generarán en el lector un hilo conductor, transportándolo por las dimensiones y escenarios que materializaron los Acuerdos bilaterales de 1971, permitiendo un devenir sobre múltiples aristas de Malvinas en aquellas dinámicas temporo-espacial, no desconocidas pero si, con seguridad, silenciadas y/o invisibilizadas.

Damos inicio al recorrido, abordando en los primero tres capítulos, de autoría personal, el proceso histórico, político y diplomático a partir de nuestro objetivo de investigación: los Acuerdos de Comunicaciones de 1971. El primero de ellos, aborda el periodo 1965 a 1970, generando un tratamiento sobre los procesos incipientes de diálogo bilateral, trasvasando el proceso diplomático y político-doméstico del fracaso del Memorandum de 1968 y el arribo al reinicio del diálogo bilateral de 1970, haciendo especial hincapié en las bases de la consecución de la Resolución 2065 (XX) de 1965.

El segundo capítulo, se sumerge de lleno en el proceso de negociación bilateral en la construcción de los Acuerdos de Comunicación de 1971, recorriendo el desarrollo del diálogo argentino-británico en el marco de las tres rondas de negociaciones hasta lo que es el proceso de consolidación de la presencia de la Fuerza Aérea Argentina y de LADE en las islas, ya en 1972.

El tercer capítulo, buscó exponer todo el proceso político-diplomático desplegado en el proceso de diálogo pero asimismo visibilizar los escenarios de desencuentro profundo, que lentamente, pero de manera continua, fueron cimentando la senda hacia 1982. Todo ello a la par del fortalecimiento de multiplicidad de acciones que nuestro estado concretizó en las islas ante los compromisos y las oportunidades gestadas en los acuerdos de 1971.

Ya en el cuarto capítulo, mediante un tratamiento jurídico y un análisis legal, Luciano Pezzano, desarrolla su trabajo en el cual buscó proponer consideraciones jurídicas respecto del contenido de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, sus fundamentos y, principalmente, su naturaleza. De esta manera el autor sostiene que constituye un verdadero tratado internacional celebrado entre las partes, regido por el derecho internacional y destinado a generar efectos jurídicos, finalizando con algunas reflexiones respecto de su vigencia en la actualidad, incluso pos escenarios bélicos de 1982.

Oscar Mastropiero, en el desarrollo del quinto capítulo, despliega una investigación sobre los vuelos que, durante 1971 y 1972, indicaron el camino que la Argentina debía seguir para el tratamiento de la Cuestión de las Malvinas,

complementándose con los antecedentes forjados durante la década del 60 y que tan buenos resultados le habían reportado a nuestro país. A partir del análisis del vuelos de los Albatros a Puerto Stanley en 1971, nos lleva a reflexionar sobre lo estratégico que fueron para el despliegue del Estado argentino en las Islas Malvinas, desde 1971 a 1982.

Mariela Barbosa y Pablo Quintana han desarrollado un capítulo, el sexto en esta obra, sobre las conversaciones especiales entre ambos países se desarrollaron, para tratar cuestiones sobre comunicaciones y movimientos entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas, a partir de las cuales se estableció el compromiso que el Gobierno argentino tomaría, en torno a las medidas necesarias para el establecimiento de vuelos regulares semanales, tanto para transporte de pasajeros, carga y correspondencia entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino. En este artículo abordaremos la forma en que, partir de 1972, la República Argentina y el Reino Unido profundizarían la búsqueda de alternativas para unir por vía aérea el continente y las islas, con los vuelos de los Fokker F-27 y F-28.

Finalmente, en el séptimo capítulo, Sofía Tapia, realizó un estudio sobre la evolución de la dimensión aérea en el marco de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, contextualizando tanto política como diplomáticamente la dinámica y negociación desarrollada sobre los mismos en las Islas Malvinas.

En el octavo capítulo de autoría personal se busca visibilizar una de las dimensiones políticas-diplomáticas surgidas directamente de las tres rondas de negociaciones de los Acuerdos de Comunicaciones. Ante el rol político y diplomático, como asimismo las acciones concretas de los seis integrantes argentinos consecutivos de la Comisión Consultiva Especial en Puerto Stanley, analizamos las gestiones desplegadas por los oficiales de la Fuerza Aérea Argentina que oficiaron de representantes ante dicha comisión durante el periodo 1972 a 1982, establecidos en las Islas Malvinas, advirtiendo los desafíos que debieron enfrentar tanto en el escenario político diplomático como asimismo en el escenario doméstico isleño, con el día a día en la implementación y despliegue de políticas públicas desde el Estado argentino hacia las islas.

Tanto en el noveno como en el décimo capítulo nos introduciremos en una de las tantas dimensiones de los Acuerdos de Comunicaciones plasmados sobre la población de las islas, puntualmente en el desarrollo educativo y cultural de los mismos. En el noveno capítulo, de autoría personal, se aborda la política, que tuvo una trascendencia e impacto directo sobre la población de las islas. Esta ha sido las becas otorgadas por el Estado argentino para estudiar en escuelas bilingües en la Argentina continental, para los niños y jóvenes en las islas, en diferentes niveles educacionales en escuelas bilingües del continente, a través de un trabajo de campo con acceso a archivos personales y reconstrucción de memorias de actores involucrados de manera directa.

En el décimo capítulo, de autoría de Jazmín Maccari, se busca generar un trabajo académico, sobre la otra arista de las políticas educativas implementadas por el Estado argentino en las islas. El objetivo principal de este artículo se centra en la visibilización de uno de los actores de mayor repercusión en las islas, conforme a los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, las maestras argentinas de español, advirtiendo el accionar desplegado por ellas en las escuelas en Puerto Stanley, su adaptación social y su trayectoria durante dichos años, entre 1974 y 1982.

La presencia del Estado argentino en las islas se materializó asimismo con la presencia de YPF y Gas del Estado, empresas nacionales, las cuales son abordadas en su accionar en Malvinas en los capítulos onceavo y doceavo.

En el décimo primer capítulo, también de autoría personal, se aborda el escenario gestado ante la necesidad inicial de contar con las estructuras logísticas requeridas para suministrar combustibles a los vuelos de los Albatros, que durante más de un año vincularon de forma aérea ambos territorios, pero asimismo los Fokker F-27 y F-28 que desde 1972 a 1982, construyeron no solo puentes aéreos sino también, económicos, humanitarios, turísticos, educativos y sociales. Ante ello, se requirió la pronta asistencia en cuestiones de combustibles. Y allí YPF se materializó en las Islas Malvinas con la planta ANTARES, marcando una época en las islas, como asimismo una huella imborrable en los isleños y los argentinos continentales que allí trabajaron.

En el décimo segundo capítulo, de autoría de Luis Ezequiel Agesilao, se desarrolló un estudio de la presencia del Estado argentino por medio de la empresa estatal Gas del Estado en el archipiélago del Atlántico Sur, con el desarrollo de tareas de prestación de servicios de provisión de gas y la modernización en cuestiones de calefacción y uso del gas

en las Islas Malvinas, dando a los isleños mejoras en su condición de vida, iniciando un vínculo y acercamiento, donde Argentina tuvo acceso a un contacto estrecho con la comunidad malvinense.

Ya en el décimo tercer capítulo, cuyos autores son Marcelo Troncoso y quién suscribe, hemos buscado abordar, ante el proceso de materialización de las diversas acciones y políticas desplegadas por el Estado argentino y con la presencia de múltiples actores provenientes desde el continente, un interesante y novedoso fenómeno al cual denominaremos “edificación de marcas soberanas territoriales”. En el presente artículo identificamos cuatro escenarios, los cuales nos sirvieron de casos testigo de este fenómeno, el cual siendo novedoso en el estudio de la Cuestión Malvinas, halla y edifica sus fundamentos teóricos en la conceptualización gestada por la socióloga Elizabeth Jelin (2003), que refiere a las marcas territoriales de la memoria como “marcas físicas y territorios en espacio vividos y transitados cotidianamente”.

En el décimo cuarto capítulo, de Lucía Wolaniuk, el objetivo del artículo es puntualmente dar visibilidad a la obra política, legislativa y cívica de Ernesto Manuel Campos, quien fuera Gobernador del territorio nacional de Tierra del Fuego y Diputado Nacional por el mismo, destacando sus accionar legislativo para la creación y consolidación de vínculos entre las Islas Malvinas y el resto de la República Argentina, más precisamente desde Tierra del Fuego, en el marco de los Acuerdos sobre Comunicaciones.

El décimo quinto capítulo, cuyo autor es Sebastián Ciccone busca analizar el tratamiento que generó el diario al escenario de los Acuerdos de Comunicaciones argentino-británicos de 1971, centrando la atención en el abordaje que realizó sobre dos hechos: el primero, la asistencia humanitaria que llevó adelante Argentina para socorrer a un trabajador isleño en el mes de febrero de 1971; y el segundo, las reuniones diplomáticas que Argentina y Reino Unido mantuvieron en el mes de junio de 1971, cuyo resultado se materializó en la Declaración Conjunta.

El décimo sexto capítulo de esta obra, cuyo autor es Raphael Fernandes Vieira La el mismo analiza y compara las posturas que existían en la sociedad británica entre los 1969 y 1971, para comprender lo que pensaban, cómo entendían, qué expectativas tenían y cómo reaccionaron a la firma del Acuerdo de Comunicaciones en 1971 entre la Argentina y el Reino Unido.

En el décimo séptimo capítulo, Ana Laura Banega Villaroel, busca identificar a un actor clave, superficialmente estudiado, que con sus acciones cambió el rumbo de la política exterior británica hacia la Cuestión Malvinas: el Lobby Falkland a partir de la consecución de la Resolución 2065 y que en el marco de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971 buscaría tener una profunda capacidad de incidencia en el curso de las negociaciones bilaterales.

Finalmente, ya en el décimo octavo artículo, de autoría de Ignacio Gutiérrez Bróndolo, podremos abordar los sucesos acontecidos con el despliegue británico en el Atlántico Sur, ante el desarrollo de la Misión Shackleton en 1976. Desde la planificación de la misión, su implementación, la respuesta y las propuestas argentinas y las reacciones británicas, buscando arribar al clima del escenario bilateral en el marco de la disputa soberana sobre las Islas Malvinas y el proceso de implementación de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971.

De esta manera en esta obra hemos buscado visibilizar la mayor cantidad de aristas y dimensiones vinculadas al proceso de gestación de los Acuerdos de Comunicación de 1971 -en sus múltiples etapas históricas- pero asimismo los diversos escenarios desplegados en torno a los acuerdos en sí sobre el territorio insular y los proyectados hacia el futuro.

Si bien la reconstrucción de esta historia, ya posee su final escrito y es el día 1 de abril de 1982, día en que ya no operaría más como agencia de LADE el local en Puerto Stanley, la maestra María Isabel Hoffman daría su última clase de español y prontamente Puerto Stanley mutaría su nombre a Puerto Rivero y luego rápidamente a Puerto Argentino, a partir de allí otra historia sería escrita.

Pero nosotros, en el marco de la conmemoración de los 50 años de los Acuerdos de Comunicaciones del 1 de Julio de 1971, deseamos dar luz sobre este espacio temporal donde la Argentina, en la construcción de políticas diplomáticas hacia el Reino Unido con relación a Malvinas e implementaba acciones para profundizar su presencia en las islas y su llegada a la comunidad isleña. Dando luz, también reconoceremos el compromiso, la honestidad intelectual y trabajo científico-académico de cada uno de los actores, tanto en el continente como en las islas que durante más de diez años

trabajaron con múltiples objetivos sobre el escenario de los acuerdos, pero con uno macro: fortalecer la soberanía argentina sobre la Cuestión Malvinas. A ellos nuestro agradecimiento y reconocimiento.

Magister Federico Martín Gomez

Compilador

“PRESENTACIÓN METODOLOGÍA TEMPORAL PARA EL ABORDAJE POLÍTICO-DIPLOMÁTICO DE LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES 1966-1982”

FEDERICO MARTÍN GOMEZ

En pos de ofrecer al lector de esta obra, una fluida lectura, la cual propicie un proceso abordaje y reflexión sobre las multiplicidad de escenarios político-diplomáticos que constituyen el universo temporal gestado desde la consecución en la Asamblea General de las Naciones Unidas de la Resolución 2065/XX hasta el límite temporal del día 30 de marzo de 1982, día del último vuelo regular de LADE a las Islas Malvinas, dividiremos en tres apartados temporales los diversos escenarios referidos, ya sean tanto multilaterales como bilaterales en torno al eje temático de investigación.

El primer apartado titulado “El camino desde la consecución de la Resolución 2065 hacia los Acuerdos de Comunicaciones de 1971”, busca exponer como la diplomacia argentina debió enfrentar, no solo la gestación del inicio del diálogo bilateral con la contraparte en la disputa territorial sino asimismo enfrentar los múltiples desafíos que el escenario doméstico iría materializando sobre cada paso dado en la construcción de escenarios diplomáticos sobre Malvinas, como muestra de ello *fallido Memorandum de Entendimiento de 1968*.

El segundo apartado titulado “Los Acuerdos de Comunicaciones de 1971. Desarrollo, potencialidades y materialización de la presencia del Estado argentino en las Islas Malvinas”, buscará acercar al lector hacia los escenarios creados en torno a la consecución de este acuerdo bilateral argentino-británico de 1971, como asimismo introducirlo en todas las dimensiones que el mismo proyecto hacia una década adelante en torno a la presencia del Estado argentino en las Islas Malvinas.

Finalmente, el tercer apartado, titulado “De los Acuerdos de 1971 al 30 de marzo de 1982, el último vuelo de LADE a Malvinas”, presentará al lector, un devenir temporal sobre los escenarios de encuentro y desencuentro acaecidos durante ese periodo, tanto en lo bilateral, ante las acciones unilaterales británicas pero también argentinas, como asimismo la proyección de la Cuestión Malvinas hacia el ámbito de las Naciones Unidas.

Mediante estos tres apartados, constituidos por una temporalidad lineal, pero proyectados sobre el escenario bilateral y multilateral de la Cuestión Malvinas, hemos deseado acercar al lector un abordaje que lo predisponga en el acceso a todos los capítulos que a partir de estos tres apartados iniciales, referidos en su generalidad a la construcción política-diplomática sobre Malvinas, irán desentrañando esa trama que desde 1965 fue tejiéndose en el Atlántico Sur, hasta llegar al día 30 de marzo de 1982

RESOLUCIÓN 2065,
MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO,
MALVINAS,
ACUERDO DE COMUNICACIONES



RESOLUTION 2065
MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
MALVINAS
COMMUNICATIONS AGREEMENT

EL CAMINO DESDE LA CONSECUCCIÓN DE LA RESOLUCIÓN 2065 A LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES DE 1971

FEDERICO MARTÍN GOMEZ

Resumen: Durante el año 1965, el posicionamiento de la Cuestión Malvinas, en la agenda internacional, con mayor precisión en el ámbito de las Naciones Unidas, alcanzaría un grado de proyección de importancia estratégica para el planteo soberano argentino en el marco de la disputa de soberanía con la contraparte británica por las Islas Malvinas.

Nuestro punto de partida para este artículo, es el escenario bilateral gestado inmediatamente después de la consecución de la ya referida Resolución 2065 y proyectándonos de esa manera hasta el escenario previo a la Declaración bilateral de 1971, conocida como el Acuerdo de Comunicaciones. Ambos puntos de nuestro devenir temporal en el desarrollo de este capítulo, gestaron hitos en la construcción de la Cuestión Malvinas o del “tema” como se hacía alusión a Malvinas en aquellos días.

Palabras claves: Resolución 2065, Memorandum de Entendimiento, Malvinas, Acuerdo de Comunicaciones

Abstract: During 1965, the positioning of the Malvinas Question, on the international agenda, with greater precision in the United Nations, would reach a degree of projection of strategic importance for the Argentine sovereign proposal in the framework of the sovereignty dispute with the British counterpart for the Malvinas Islands.

Our starting point for this article is the bilateral scenario developed immediately after the achievement of the aforementioned Resolution 2065 and projecting ourselves in that way to the scenario prior to the 1971 bilateral Declaration, known as the Communications Agreement. Both points of our temporal evolution in the development of this chapter, gestated milestones in the construction of the Malvinas Question or of the “theme” as Malvinas was referred to in those days.

Keywords: Resolution 2065, Memorandum of Understanding, Malvinas, Communications Agreement

Introducción:

Durante el año 1965, el posicionamiento de la Cuestión Malvinas, en la agenda internacional, con mayor precisión en el ámbito de las Naciones Unidas, alcanzaría un grado de proyección de importancia estratégica para el planteo soberano argentino en el marco de la disputa de soberanía con la contraparte británica por las Islas Malvinas. La consecución de la Resolución 2065/XX en el marco de la Asamblea General, se constituye desde su origen, en un punto de quiebre y de construcción de un novedoso escenario en el cual, la política y la diplomacia argentina buscarían gestar el diálogo y la negociación con el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Es a partir de este hito de la diplomacia argentina y de la construcción internacional de la Cuestión Malvinas como una cuestión soberana donde daremos inicio a este artículo.

Como plantea Juan Archibaldo Lanús:

En el transcurso de las numerosísimas negociaciones, conversaciones y gestiones, formales o menos formales, públicas o secretas, que argentinos y británicos han mantenido durante largos años- por lo menos desde mediados de la década del setenta- se han explorado, propuesto y rechazado múltiples formulas o medios que intentaron abrir un camino a la solución de un conflicto que ya lleva más de un siglo y medio de vida. Algunas de estas propuestas, como el Memorandum de Entendimiento de 1968, fueron negociadas durante meses y su texto fue acordado minuciosamente; otras ideas, como la propuesta y contrapropuesta británica y argentina de condominio de 1974 o la argentina de administración conjunta de 1976 nunca fueron objeto de una negociación a fondo¹.

Nuestro punto de partida es el escenario bilateral gestado inmediatamente después de la consecución de la ya referida Resolución 2065² y proyectándonos de esa manera hasta el escenario previo a la Declaración bilateral de 1971, conocida como el Acuerdo de Comunicaciones. Ambos puntos de nuestro devenir temporal en el desarrollo de este capítulo, gestaron hitos en la construcción de la Cuestión Malvinas o del “tema” como se hacía alusión a Malvinas en aquellos días. Mediante el recorrido temporal, buscaremos dar cuenta de los diversos escenarios bilaterales y multilaterales de diálogos, negociaciones y retrocesos acaecidos en el escenario temporal de 1966 a 1982, en el cual cómo podremos apreciar, el objetivo soberano argentino y sus acciones concretas convivían con la praxis y la diplomacia británica. Puntualmente nuestro foco se realizará sobre la consecución de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, dado la conmemoración de los 50 años de su celebración como por su significación estratégica en torno a la presencia de la argentina continental en las Islas Malvinas, mediante la presencia, el rol y los servicios brindados por el Estado argentino a las mismas.

El inicio del sendero bilateral y multilateral. Naciones Unidas en 1966.

Con la consecución de la Resolución 2065 en diciembre de 1965, se daría inicio a un proceso de construcción constante en Naciones Unidas, donde la República Argentina, mediante sus diplomáticos mantendría informada a la Asamblea General y los órganos involucrados en la cuestión, sobre el estado de avance del diálogo y las negociaciones bilaterales.

El primer punto histórico a destacar es la intervención del Doctor Mario Cámpora³ en 1966, en el marco de la votación del texto de Consenso, quién presentó el siguiente discurso:

Como hemos dicho, las Islas Malvinas fueron sometidas al dominio colonial del Reino Unido, por un acto de fuerza, sustrayéndolas al legítimo ejercicio de la Autoridad Argentina y por lo tanto el poner término a la situación colonial que padecen estas islas, no puede tener otro significado que el de restituirlas a la República Argentina.

¹ Archibaldo Lanús, Juan (1984) “De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980”. EMECÉ. Buenos Aires.

² Sin sumergirnos en el proceso de la formulación de las negociaciones y la presentación argentina en el marco de las Naciones Unidas para la consecución de la Resolución 2065, referimos a multiplicidad de fuentes e investigaciones sobre el mayor logro diplomático sobre la Cuestión Malvinas, alcanzado durante la gestión del Presidente Arturo H. Illia. VER: Simonoff, Alejandro (2010) “La política exterior de Arturo Illia: el krausismo renovado (1963-1966)” EN: *La Argentina y el mundo frente al bicentenario de la Revolución de Mayo: Las relaciones exteriores argentinas desde la secesión de España hasta la actualidad*. La Plata, EDULP 2010. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/libros/pm.11/pm.11.pdf>; Moro, Rubén Oscar (2005) “La Trampa de Malvinas”. EDIVERN. Buenos Aires; Cardozo, Kirschbaum y Van Der Kooy (1983) “Malvinas, la trama secreta” Planeta Sudamericana; Lanús, Juan Archibaldo (2016) “Repensando Malvinas. Una causa nacional”. Editorial El Ateneo. Buenos Aires

³ Archibaldo Lanús, Juan (1984) “De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980”. EMECÉ. Buenos Aires.

De esta manera, señor Presidente y solo de esta manera, restituyendo las Islas Malvinas al pleno ejercicio de la soberanía argentina, tendrán justa y efectiva realización los objetivos de la Resolución 2065.⁴

La importancia de esta presentación en el marco de las Naciones Unidas, radica sobre dos grandes ejes. El primero de ellos, tratándose de la primera presentación ante las Naciones Unidas pos consecución de la Resolución 2065, en la cual se establece con claridad el objetivo de las acciones diplomáticas argentinas en torno a la cuestión en sí. El segundo, tratándose de un “Consenso”, el mismo se aprobó por unanimidad, gestándose por primera vez, el decidido apoyo británico a una iniciativa sobre Malvinas en el seno de las Naciones Unidas. Por supuesto que esto no ha sido fortuito ni azaroso, sino consecuencia directa de la decisión y la estrategia británica por aquellos años de bilateralizar la cuestión, buscando retirarla del escenario multilateral, ante las consecuencias directas que pudiesen producirse por el éxito de la Resolución 2065. Debemos recordar que ya en aquel entonces se da la gestación de un nuevo actor, que mediante diversas acciones y construcciones políticas, tendría una acabada incidencia en el diálogo bilateral y en los avances y retrocesos que desarrollaremos en el presente. Este actor es el denominado “lobby isleño”⁵.

El fallido Memorandum de Entendimiento de 1968

Ante la consecución de la Resolución 2065/XX en el año 1965, el Reino Unido se vio impelido por el sistema internacional a iniciar un diálogo sobre el tema de Malvinas, el cual no hubiese materializado de no existir el escenario de la resolución referida.

Ya durante la gestión del Canciller Miguel Ángel Zavala Ortiz, durante los primeros días de año 1966 se concretaron una serie de encuentros los cuales cimentaron una larga negociación durante aquellos años. Como consecuencia de las conversaciones gestadas en la ciudad de Buenos Aires, entre el Secretario de Estado británico Michael Stewart y el Canciller argentino, se gestó un comunicado conjunto denominado “Comunicado Zavala Ortiz-Stewart”.

La movilización de la opinión pública argentina fue una constante durante toda la década de 1960, mediante campañas de concientización nacional y de difusión de la problemática a través de la prensa. En enero de 1966, el Gobierno argentino, como parte de esa estrategia hacia el escenario doméstico, se creó el Instituto y Museo Nacional de las Islas Malvinas y Adyacencias⁶, como asimismo un emblema representativo de las Islas Malvinas.⁷

⁴ Intervención del Doctor Mario Cámpora en la Cuarta Comisión de la Asamblea General de las Naciones Unidas, diciembre de 1966. EN: Archibaldo Lanús, Juan (1984) “De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980”. EMECÉ. Buenos Aires.

⁵ Para mayor referencia sobre el tema ver el capítulo “*El Lobby Falkland y los acuerdos de comunicaciones argentino-británicos de 1971*” de Ana Laura Banega Villaroel parte de esta obra.

⁶ Colombo, Rosario y D’Elia, Daiana (2019) “CASO MALVINAS: El estrepitoso fracaso del memorándum de entendimiento de 1968”. Publicado en: Boletín del Centro Naval 850. Disponible en: <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN850/850-COLOMBO-DELIA.pdf>

⁷ Mediante un Decreto del Presidente Dr. Arturo Illia se creó en 1966 el primer Museo de Malvinas, el cual tuvo por nombre Instituto y Museo de las Islas Malvinas y Adyacencias, dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Nación. La primera autoridad que lo presidió fue el Académico Ernesto Fitte en su rol como Presidente y como Secretario General Hipólito Solari Yrigoyen. El mismo tenía por misión:

- a) Exaltar la conciencia nacional en torno a la reivindicación de las Islas Malvinas.
- b) Reunir originales o en su defecto copias fotográficas de todos los elementos y la documentación de esas regiones existentes en archivos y repositorios nacionales, extranjeros, provinciales, municipales y privados divulgar sus orígenes históricos en todos los aspectos geográficos, políticos, militares, diplomáticos, sociológicos, etc. por medio de conferencias, actos y publicaciones.
- c) Exponer el referido material con fines didácticos llevando a conocimiento público todo aquel que se estima de mayor importancia para su estudio, investigación y difusión.
- d) Organizar una biblioteca especializada sobre el tema y un archivo fotográfico y cinematográfico.

En el transcurso de su existencia, se constituyó como lugar de referencia mediante la cual se dio a conocer el escudo elegido, mediante concurso público, de las Islas Malvinas, el cual podemos ver en la foto que acompaña la publicación.

En el “Comunicado Zavala Ortiz-Stewart” se dejaron expresamente asentadas las posiciones de ambas naciones con respecto al tema de Malvinas y la decisión de dar cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución 2065 de la Asamblea General de las Naciones Unidas:

Los Ministros consideraron la diferencia existente entre el gobierno argentino y el del Reino Unido sobre las Islas Malvinas. De acuerdo con el espíritu de conciliación que ha inspirado la Resolución de la XX Asamblea General de las Naciones Unidas aprobada el 16 de diciembre de 1965, ambos Ministros efectuaron un valioso y franco intercambio de puntos de vista, en el curso del cual los Ministros reiteraron las posiciones de sus respectivos gobiernos. Finalmente, como resultado de esas conversaciones los dos Ministros han coincidido en proseguir sin demora las negociaciones recomendadas en la citada resolución por la vía diplomática o por aquellos medios que puedan acordarse a fin de encontrar una solución pacífica al problema e impedir que la cuestión llegue a afectar las excelentes relaciones que vinculan a la Argentina y al Reino Unido. Ambos Ministerios acordaron transmitir esta decisión al Secretario General de las Naciones Unidas.⁸

Concretado el golpe de Estado contra el gobierno constitucional del Dr. Arturo Illia, las autoridades del gobierno autodenominado Revolución Argentina, mediante los funcionarios profesionales de la Cancillería y los designados por el propio gobierno dieron continuidad al proceso inaugurado durante la gestión radical.

Es aquí que, tomando como parte la categorización temporal identificada por Juan Archibaldo Lanús, para su periodización sobre el tema, identificaremos esta temporalidad como una segunda etapa de negociaciones, ya que:

Podríamos denominar la segunda etapa de la estrategia argentina –la primera había tenido lugar en el seno de las Naciones Unidas durante el año 1965–, culminó en el año 1968 con un fracaso diplomático⁹.

Bajo la conducción del Embajador Eduardo Mc Loughlin y asistido por profesionales de la Embajada argentina en Londres, los funcionarios Enrique Ros y Carlos Castilla, los diálogos carecieron de calendario específico, cimentados más en pasos sobre una estrategia pragmática que respondía a *la percepción de las posibilidades del gobierno británico que debía enfrentar una oposición siempre activa, opuesta a toda concesión, proveniente sobre todo de los sectores de intereses vinculados a la explotación económica de las islas.*¹⁰

Es aquí donde empezamos a avizorar la presencia de un actor británico que como hemos referido, sus objetivos son totalmente contrarios a la posibilidad de gestar el diálogo y las negociaciones entre las partes.

El Canciller argentino Nicanor Costa Méndez, apoyado en su equipo de asesores sobre el tema, Ezequiel Peyreya Zorraquin y el José María Ruda, desarrollaron el proceso de diálogo bilateral, pero destacándose en el mismo la figura del representante argentino Mc Loughlin, desde el inicio del gobierno de la Revolución Argentina.

En el desarrollo de múltiples reuniones y negociaciones entre ambas partes, siempre manteniendo la confidencialidad de las mismas el objetivo de la parte argentina era el logro de un compromiso por parte de la contraparte británica sobre el tema medular en el diálogo bilateral: *la transferencia de la soberanía.*

Sobre este tema en particular referimos a la publicación electrónica de "Heráldica en Argentina" con una increíble historia sobre el mismo. (Disponible en: <https://heraldicaargentina.blogspot.com/2015/04/escudo-para-las-islas-malvinas-y.html>)

El Museo fue cerrado y como indica el ex Legislador nacional Hipólito Solari Yrigoyen, mediante un decreto del Canciller de la Revolución Argentina Nicanor Costa Méndez.

Los integrantes de la comisión a cargo del Museo continuaron sus labores en una entidad por ellos creada denominada Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Australes Argentinas.

⁸ Comunicado Conjunto Argentino-Británico, emitido en Buenos Aires, el 14 de enero de 1966. EN: Soberanía Argentina en Malvinas. A 50 años del “ALEGATO RUDA”. Disponible en: https://cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/mrecic - alegato_ruda - bramuglia - 2015_2.pdf

⁹Archibaldo Lanús, Juan (1984) “De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980”. EMECÉ. Buenos Aires.

¹⁰ Ídem.

Debemos recordar que, si bien existía una predisposición británica a dialogar sobre el reconocimiento de la soberanía argentina sobre las Islas Malvinas, anteponian todo reconocimiento a un proceso previo de establecimiento de comunicaciones entre las mismas y el continente y el acuerdo sobre garantías concretas que permitieran asegurar los intereses de los habitantes de las islas. Es así que para mediados de agosto de 1968, en una reunión entre Mc Loughlin y Lord Chalfont se arribó a un acuerdo sobre un potencial texto de entendimiento bilateral. Fechado el mismo 14 de agosto de 1968, fue retransmitido desde la Embajada argentina en Londres a Buenos Aires de manera inmediata.

Destacando que ambas partes, habiendo discutido la cuestión de las Islas Malvinas y en un espíritu de amistad y cooperación, de conformidad con la Resolución 2065 (XX) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, dejan constancia de este Memorándum de su entendimiento acerca de la posición alcanzada en las negociaciones¹¹, realizaremos una descripción del contenido propuesto en el Memorandum, a los cual debemos destacar los siguientes puntos:

2. El objetivo común es solucionar definitivamente y en forma amistosa la disputa sobre la soberanía, teniendo debidamente en cuenta los intereses de la población de las Islas. A fin de crear las condiciones en las que pueda alcanzarse ese objetivo, los dos gobiernos se proponen realizar rápidos progresos con medidas prácticas para promover la libertad de comunicaciones y movimiento entre el territorio continental y las Islas, en ambas direcciones, de un modo tal que estimule el desarrollo de vínculos culturales, económicos y otros.

3. A tal efecto y en el deseo de contribuir a esa solución, el gobierno de la República Argentina promoverá la libre comunicación y movimiento entre el continente y las Islas y el gobierno del Reino Unido colaborará en la ejecución de esta política. Las discusiones sobre las medidas prácticas a adoptarse tendrán lugar de inmediato en Buenos Aires.

4. El gobierno del Reino Unido, como parte de esa solución final, reconocerá la soberanía de la República Argentina sobre las Islas a partir de una fecha a ser convenida tan pronto como sea posible después de que (i) los dos gobiernos hayan resuelto la actual divergencia entre ellos respecto del criterio conforme al cual el gobierno del Reino Unido considerará si los intereses de los isleños estarían asegurados por las salvaguardias y garantías a ser ofrecidas por el gobierno argentino y (ii) el gobierno del Reino Unido se halle entonces satisfecho de que aquellos intereses estén asegurados así.

5. Ambos gobiernos continuarán las actuales conversaciones en Londres a efectos de definir los detalles de las garantías y salvaguardias de los intereses de la población de las Islas a ser ofrecidas por el gobierno argentino.

6. Los dos Gobiernos han tomado nota de las respectivas políticas y comparten la opinión de que un cierto período de tiempo facilitaría el desarrollo de condiciones para un arreglo definitivo.¹²

Como sostiene Juan Archibaldo Lanús en su obra "De Chapultepec al Beagle", este es sin duda, el documento más explícito por parte del Reino Unido, sobre la eventual transferencia al Estado argentino de la soberanía ejercida sobre las islas.¹³

Pero aquí es donde también se inicia un sendero en el camino de las especulaciones. El gobierno argentino demoró casi cuatro meses en dar respuesta al texto consensuado con la contraparte británica. Es recién en el mes de diciembre donde, luego múltiples reclamos elevados al Canciller Costa Méndez por parte del representante argentino en Londres Mc Loughlin, donde el mismo obtiene instrucciones junto a Enrique Ros, para entrevistarse con el Secretario Michael Stewart. Con el objetivo final de concretar todo el Memorandum en un acto oficial. Y como es conocido, el resto ya es historia. El mismo Michael Stewart los anoticiaría de que el escenario del mes de agosto no era el mismo del mes de diciembre, ya que el escenario parlamentario se tornó de tal complejidad con el tema Malvinas, que al efecto de

11 Artículo 1. Texto del Memorándum de Entendimiento, agosto de 1968. Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. Disponible en: https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1968_-_mou_entre_argentina_y_el_reino_unido.pdf

12 Artículo 2 al 6. Texto del Memorándum de Entendimiento, agosto de 1968. Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. Disponible en: https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1968_-_mou_entre_argentina_y_el_reino_unido.pdf

13 Archibaldo Lanús, Juan (1984) "De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980". Pág. 475. EMECÉ. Buenos Aires.

continuar las negociaciones y el diálogo bilateral, se veía imposibilitado de mantener la oferta y/o propuesta diplomática inicial.

En el marco de la reunión de los funcionarios de ambos países, los medios de comunicación británico- puntualmente la prensa escrita- exponían titulado con la frase “*Las Malvinas a la venta*”, una nota originada en un sector puntual económico de las islas.

Los principales puntos de la misma eran:

A los miembros del Parlamento tomen nota de que:

Los habitantes de las Islas no han sido consultados aún respecto de su futuro:

ellos NO QUIEREN ser argentinos;

– ellos son tan británicos como ustedes, mayormente de ascendencia escocesa e inglesa, desde hace 6 generaciones;

– 5 de 6 han nacido en las Islas;

– muchas de las personas mayores nunca han estado en otro lugar;

– no hay problemas raciales;

– no hay desempleo;

– tampoco hay pobreza y no estamos en deuda. ¡NECESITAMOS SU AYUDA!

El documento en cuestión, tuvo conocimiento de un político británico llamado Williams Hunter Christie¹⁴, quién poseía un interés particular en la contacto al presidente de la Falkland Island Company (FIC), Patrick Ainslie, quién era propietario de dos tercios de las fincas existentes en las Islas y le informó sobre las negociaciones argentino-británicas, proponiéndole al mismo tiempo un encuentro en el que participaran personas interesadas en el tema. Dicha reunión se concretó en una oficina de la FIC, en Londres, *donde se acordó la fundación de un comité de emergencia no partidario y sin implicancias económicas, cuya actividad principal estaría basada en hacer publicidad (financiada por la FIC), para representar la opinión de los isleños en Gran Bretaña y sensibilizar al público respecto del objetivo primordial: KEEP THE FLAKLANDS BRITISH*¹⁵.

El 11 de diciembre de 1968, el Secretario de Relaciones Exteriores y de Asuntos de la Commonwealth, Michael Stewart, realizó una declaración ante la Cámara de los Comunes en la cual hizo una presentación sobre el entendimiento:

En sus conversaciones con el gobierno de la Argentina, el Gobierno de Su Majestad ha tratado de llegar a un entendimiento con la Argentina a fin de garantizar una relación satisfactoria entre las Islas y la región continental más próxima, aunque todavía no es total. Existe una divergencia básica respecto de la insistencia del Gobierno de Su Majestad en que no podrá haber transferencia de soberanía contra los deseos de los habitantes de las Islas Malvinas.¹⁶

Con esto, la potencialidad del Memorandum de Entendimiento bilateral argentino-británico de 1968, llegó a su fin. Por factores domésticos argentinos, sumados a las acciones concretas del lobby isleño a nivel, tanto parlamentario como de la prensa británica y el pragmatismo de la diplomacia británica, pusieron fin a un proceso, potencialmente auspicioso, en torno al reconocimiento y recuperación del ejercicio soberano argentino sobre las Islas Malvinas.

¹⁴ Williams Hunter Christie se desempeñó entre 1946 y 1948 como tercer secretario de la Embajada británica en Buenos Aires. Asimismo ha sido el autor de una publicación titulada “The Antarctic Problems”.

¹⁵ Sobre esta frase y su construcción simbólica como imagen de la resistencia política-social a la presencia argentina en las islas, referenciamos el trabajo “Marcas Soberanas Territoriales en Malvinas y los Acuerdos de Comunicaciones de 1971” de Gomez, Federico Martín y Troncoso, Marcelo que integra esta obra.

¹⁶ Archibaldo Lanús, Juan (1984) “De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980”. Pág. 476. EMECÉ. Buenos Aires.



IMAGEN DE PORTADA

Bibliografía

- Cardozo, Kirschbaum y Van Der Kooy (1983) "Malvinas, la trama secreta" Planeta Sudamericana.
- Lanús, Juan Archibaldo (2016) "Repensando Malvinas. Una causa nacional". Editorial El Ateneo. Buenos Aires.
- (1984) "De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980". EMECÉ. Buenos Aires.
- Colombo, Rosario y D'Elia, Daiana (2019) "CASO MALVINAS: El estrepitoso fracaso del memorándum de entendimiento de 1968". Publicado en: Boletín del Centro Naval 850. Disponible en: <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN850/850-COLOMBO-DELIA.pdf>
- Moro, Rubén Oscar (2005) "La Trampa de Malvinas". EDIVERN. Buenos Aires
- Simonoff, Alejandro (2010) "La política exterior de Arturo Illia: el krausismo renovado (1963-1966)" EN: La Argentina y el mundo frente al bicentenario de la Revolución de Mayo: Las relaciones exteriores argentinas desde la secesión de España hasta la actualidad. La Plata, EDULP 2010. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/libros/pm.11/pm.11.pdf>

Documentos oficiales:

- Comunicado Conjunto Argentino-Británico, emitido en Buenos Aires, el 14 de enero de 1966. EN: Soberanía Argentina en Malvinas. A 50 años del "ALEGATO RUDA". Disponible en: https://cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/mre-cic_-_alegato_ruda_-_bramuglia_-_2015_2.pdf
- Texto del Memorándum de Entendimiento, agosto de 1968. Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. Disponible en: https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1968_-_mou_entre_argentina_y_el_reino_unido.pdf

Capítulos en esta obra:

- Banega Villaroel, Ana Laura "El Lobby Falkland y los acuerdos de comunicaciones argentino-británicos de 1971"
- Gomez, Federico Martín y Troncoso, Marcelo Javier "Marcas Soberanas Territoriales en Malvinas y los Acuerdos de Comunicaciones de 1971"

ACUERDOS DE COMUNICACIONES,
DIÁLOGO BILATERAL,
NEGOCIACIONES, MALVINAS



COMMUNICATIONS AGREEMENTS
BILATERAL DIALOGUE
NEGOTIATIONS
MALVINAS

LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES DE 1971.

DESARROLLO, POTENCIALIDADES Y MATERIALIZACIÓN DE LA PRESENCIA DEL ESTADO ARGENTINO EN LAS ISLAS MALVINAS

FEDERICO MARTÍN GOMEZ

Resumen: Ante el proceso de diálogo bilateral argentino-británico, reiniciado luego del fracaso del Memorandum de Entendimiento de 1968, el 21 de noviembre de 1969, mediante una notificación enviada al Secretario General de las Naciones Unidas, la República Argentina y el Reino Unido de la Gran Bretaña, iniciaron una dinámica de negociación plasmada en tres rondas especiales de diálogo, las cuales posibilitaron los Acuerdos de Comunicaciones del 1 de julio de 1971. Estos acuerdos gestaron la presencia del Estado argentino en las Islas Malvinas, presencia plasmada mediante las acciones concretas de la Fuerza Aérea Argentina, YPF, Gas del Estado, LADE, maestras argentinas de español incluso el intercambio humano entre el continente y las islas.

En este artículo abordaremos todos los procesos políticos-diplomáticos vinculados al escenario temporo-espacial vinculados a los acuerdos en el marco de los años 1970 a 1972, tanto de manera bilateral, entre la República Argentina y el Reino Unido de la Gran Bretaña, como asimismo en el escenario insular.

Palabras claves: Acuerdos de Comunicaciones, diálogo bilateral, negociaciones, Malvinas

Abstract: Faced with the Argentine-British bilateral dialogue process, restarted after the failure of the Memorandum of Understanding of 1968, on November 21, 1969, by means of a notification sent to the Secretary General of the United Nations, the Argentine Republic and the United Kingdom of Great Britain, began a dynamic of negotiation embodied in three special rounds of dialogue, which made possible the Communications Agreements of July 1, 1971. These agreements generated the presence of the Argentine State in the Malvinas Islands, a presence embodied through the concrete actions of the Argentine Air Force, YPF, Gas del Estado, LADE, Argentine teachers of Spanish including human exchange between the continent and the islands.

In this article we will address all the political-diplomatic processes linked to the temporal-spatial scenario linked to the agreements in the framework of the years 1970 to 1972, both bilaterally, between the Argentine Republic and the United Kingdom of Great Britain, as well as on the island stage.

Keywords: Communications Agreements, bilateral dialogue, negotiations, Malvinas



FOTO DIARIO LA NACIÓN DEL MOMENTO DE LA FIRMA DE LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES DEL 1 DE JULIO DE 1971. EN LA MISMA ESTÁ EL DR. JUAN CARLOS BELTRAMINO, MINISTRO EXTRAORDINARIO Y PLENIPOTENCIARIO DE NUESTRO PAÍS, EL SUBSECRETARIO DE ESTADO ADJUNTO DEL REINO UNIDO DAVID AUBREY SCOTT Y EN EL EXTREMO DE LA DERECHA EL ASESOR DE LA CANCELLERÍA CORONEL (R) GONZÁLEZ BALCARCE. 2 DE JULIO DE 1971. FOTO OBTENIDA DEL ARCHIVO PERSONAL DEL CORONEL (R) GONZÁLEZ BALCARCE EN 2021.

Introducción:

Ante un proceso de diálogo bilateral argentino-británico, reiniciado luego del fracaso del Memorandum de Entendimiento de 1968, el 21 de noviembre de 1969, mediante una notificación enviada al Secretario General de las Naciones Unidas, la República Argentina y el Reino Unido de la Gran Bretaña, expresaron que:

“Aunque subsisten divergencias entre los dos gobiernos en cuanto a las circunstancias que deberían existir para una solución definitiva de la disputa, se ha acordado que, en el marco general de estas negociaciones, tendrán lugar, a principios del año próximo en fecha adecuada para ambos, conversaciones especiales con el objeto de convenir medidas prácticas para la realización y promoción de la libertad de comunicaciones y movimiento entre el territorio continental y las islas en ambas direcciones”¹⁷.

Aquí debemos destacar, como hace el diplomático argentino Juan Carlos Beltramino, en sus estudios, que la expresión “Conversaciones Especiales” –Special Talks– fue consensuada e implementada por las partes en las negociaciones de común acuerdo, a requerimiento del gobierno argentino, en pos de generar una diferenciación puntual entre estas conversaciones de las negociaciones en torno a la soberanía de Malvinas. Como plantea Beltramino *“En realidad fueron verdaderas negociaciones intergubernamentales sobre el tema de las comunicaciones”*.¹⁸

Dando inicio a estas conversaciones especiales, durante los primeros seis meses del año 1970, se desarrollaron múltiples encuentros diplomáticos entre funcionarios argentinos y británicos, para intercambiar puntos de vista e ideas sobre los escenarios existentes en las islas en torno a las comunicaciones y el movimiento de personas, como asimismo sobre la metodología a implementar en pos de materializar los comunicado al Secretario General de las Naciones Unidas en noviembre de 1969.

Es así que se decidió la celebración de una reunión formal en el mes de julio de 1971, siendo esta la primera ronda de tres escenarios de negociaciones en el marco de las “Conversaciones Especiales”. Entre los días 14 al 23 de julio de 1970 en Londres se dio inicio a las mismas. Es importante destacar que dichos encuentros de negociación, fueron participes el personal profesional de la Cancillería, vinculados directamente con la agenda internacional del tema Malvinas desde hace años, entre ellos el Dr. Enrique Ros (Consejero de Embajada) y el Dr. Juan Carlos Beltramino (Ministro Consejero de la Embajada argentina en Londres) quién ofició como Jefe de la delegación argentina, tanto en esta ronda, como en las dos rondas siguientes, que determinaron la gestación de los acuerdos bilaterales en torno a las comunicaciones y el movimiento de personas.

Más allá de la delegación británica que participó de las conversaciones, debemos destacar como un antecedente histórico diplomático, la participación en carácter de asesores de la delegación en cuestión de representantes isleños.

Antes de ingresar en un abordaje descriptivo sobre lo tratado en la primera ronda de conversaciones en Londres, es necesario aclarar cuestiones técnicas que nos permitirá comprender el nivel de profesionalismo y de compromiso de los funcionarios involucrados. En las dos delegaciones, juristas de renombre eran funcionarios de las mismas, lo cual facilitó el manejo de un lenguaje común, advirtiendo que lo británicos receptaban el sistema Common Law y los funcionarios argentinos el derecho romano-germánico. Pero al advertir esto, cada parte fue asesorada, en la materia, generando un diálogo fluido entre las partes.

17 Beltramino, Juan Carlos (1997) “Las “Conversaciones Especiales”. Argentina-Gran Bretaña sobre comunicaciones entre el Territorio Continental y las Islas Malvinas de 1970-1972. Una negociación Diplomática Típica”. Instituto del Servicio Exterior de la Nación. Serie Documentos de Trabajo, N° 21. Buenos Aires. Disponible en: <https://cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/dt21.pdf>

18 Ídem

Asimismo,

Estas Conversaciones deben ser consideradas por su naturaleza negociaciones diplomáticas típicas. Los negociadores fueron diplomáticos profesionales de los dos países, instruidos por el Ministerio de Relaciones Exteriores de la Argentina y el Foreign Office de Gran Bretaña; que procedieron de manera muy autónoma, sin interferencia de otras ramas de las administraciones respectivas; que se ajustaron a las reglas consuetudinarias utilizadas en tales negociaciones, incluidos: el conocimiento profundo y comprensivo de los problemas encarados por las negociaciones; el respeto del tiempo para celebrar consultas, cuando ello era requerido por cualquiera de las partes; la utilización de textos escritos formales e informales; el peso asignado a las discusiones y regateo profesional y empeñoso como medio de llegar a una solución y a un acuerdo satisfactorios y la estricta observancia de la confidencialidad de las tratativas.¹⁹

Es dable advertir que en las segunda y tercera ronda, un oficial de la Fuerza Aérea Argentina, participaría de las mismas, pero constituyéndose como una excepción²⁰.

El inicio de la Ronda de Londres

La Ronda de Londres, desarrollada entre los 14 y 23 de julio del año 1970, fue antecedida por un encuentro informal, para dar consenso en torno a cuestiones procesales. Ya en el desarrollo formal de la ronda, las partes adoptaron los siguientes consensos: la redacción conjunta de los puntos de acuerdo obtenidos de las conversaciones; la comparación de notas sobre palabras y expresiones de reserva que fueran presentadas por cada delegación; exponer ante la prensa que las negociaciones se caracterizarán por la confidencialidad y su carácter continuo.

Con el inicio del día 14 de julio, el programa de la ronda estaba constituido por los siguientes puntos:

I.- Movimiento de personas en ambas direcciones:

1. Documentación personal
2. Equipaje personal
3. Enrolamiento y servicio militar
4. Situación impositiva de personas físicas
5. Residencia

II.- Transporte y comunicaciones:

- Aéreo
- Marítimo
- Correo
- Telecomunicaciones

III.- Operaciones económicas

¹⁹ *Ibidem*, pág. 7

²⁰ Si bien en el texto del Dr. Juan Carlos Beltramino, no se da una interpretación sobre esta presencia en la delegación argentina, en el marco del proceso de desarrollo e implementación de los acuerdos en las islas, la presencia de un oficial de la Fuerza Aérea Argentina, se comprendería ante los desafíos en materia de vuelos a las islas, recordemos que inicialmente en Malvinas no había aeródromo ni aeropuerto, con lo cual, toda la infraestructura para receptor vuelos desde el continente como la tecnología para la comunicaciones aéreas fueron los primeros desafíos a afrontar en el marco de las negociaciones bilaterales. Par mayor desarrollo de estas dimensiones de los Acuerdos de Comunicaciones referimos a los textos que integran esta obra de Mastropiero, Oscar "De Tandil a Malvinas. Los vuelos de los Albatros de 1971" y de Barbosa, Mariela y Quintana, Pablo "Los vuelos de LADE y la ruptura del aislacionismo en las Islas Malvinas"

Comercio
Régimen aduanero
Operaciones bancarias
Adquisición de tierras y otros inmuebles

IV.- Otros tipos de intercambio
Asistencia sanitaria y técnica
Intercambio cultural
Becas
Visitas patrocinadas

Ante este temario expuesto como contenido del programa y ante la realización de las conversaciones especiales, debemos recordar que no existía al año 1971 comunicaciones directas de ninguna clase a nivel público oficial entre la Argentina continental y las islas Malvinas como asimismo, la República Argentina ha considerado siempre a las islas como parte de su territorio nacional, ocupado mediante el uso ilegítimo de la fuerza en 1833 por el Reino Unido de la Gran Bretaña, ante lo cual y en consecuencia directa a los nacidos en las islas como argentinos. Sobre el primer punto debemos recordar, que existieron múltiples experiencias de argentinos continentales que viajaron a las islas, tanto en el siglo XIX como en el XX, como las experiencias de investigadores, naturistas, científicos e incluso políticos. Uno de ellos, el Dr. Hipólito Solari Yrigoyen, realizó su primer viaje a las Islas Malvinas en la década de 1960²¹, a bordo del buque "Darwin", el cual era el único medio marítimo de comunicación que unía a las islas con el continente, puntualmente a Uruguay. El mismo Yrigoyen, en su libro "Lo que no cuentan los ingleses" (1998), narra múltiples experiencias tanto, voluntarias como involuntarias donde argentinos continentales arribaron a las islas y describiendo todas las vicisitudes que vivenciaron para hacerlo.

Y ya sobre el punto referido a la posición del Estado argentino ante el status legal de ciudadanía detentado por los nacidos en las islas con relación a la Argentina, es muy interesante observar la continuidad unívoca del Estado de reconocerlos como ciudadanos argentinos, pero sin documentar, ante lo cual solo se requiera su conformidad y que voluntariamente tramiten el Documento Nacional de Identidad. Ejemplo de ello, existen en cantidad, tanto antes como posteriormente al conflicto bélico de 1982²².

Como afirma Beltramino, la delegación explicó los detalles de su propuesta en pos de promover el movimiento de personas y las comunicaciones, pero la contraparte británica se abstuvo de cualquier propuesta que generase alguna dinámica de compromiso en cuanto a medidas prácticas sobre la agenda en común. "*La delegación argentina declaró al finalizar las discusiones que esperaba resultados más positivos de la Ronda*" (Beltramino, 1997).

El comunicado de prensa dado a conocer al finalizar la Ronda de Londres expresó:

"Fueron consideradas varias propuestas e ideas para la promoción de libres comunicaciones. Las delegaciones discutieron problemas relativos al movimiento de personas en

21 Solari Yrigoyen, Hipólito (1956) "Así son las Malvinas". Edit. Hachette; (1966) "Las Malvinas de hoy". Edit. Oriente; (1998) "Lo que no cuentan los ingleses". Edit. El Ateneo.

22 Como ejemplo tomaremos antes del conflicto bélico de 1982, el caso de la familia de Reynaldo Reed cuyo último hijo nació en 1970 en las islas y al igual que los anteriores, todos han sido anotados e inscriptos como ciudadanos argentinos. Sobre su historia particular referimos al apartado "Reynaldo Reed llega a las islas" (pág. 156) de la obra 22 de Hipólito Solari Yrigoyen (1998) "Lo que no cuentan los ingleses". Edit. El Ateneo.

Lo mismo aconteció con Mariana Gilbert, hija del Vicecomodoro Gilbert, quien nació en las islas durante la gestión de sus padres como integrante de la Comisión Consultiva Especial, en 1980 y en el mismo año el nacimiento de Soledad Rende, quién fuese anotado posteriormente en el continente por cuestiones legales.

ambas direcciones, el establecimiento de comunicaciones vía marítima y vía aérea, servicios postales y de telecomunicaciones, el desarrollo del comercio, y la promoción de intercambios culturales. Ambas partes convinieron en principio, que existía un amplio campo para la libre comunicación y que deberían hacerse todos los esfuerzos posibles para tratar de llegar a un acuerdo sobre medidas prácticas con tal fin. Las conversaciones se desarrollaron de manera amistosa y cooperativa. Ambas partes acordaron que continuarán por los canales diplomáticos habituales (...).²³

Antes de darse la materialización de la siguiente ronda, la Ronda Buenos Aires, tuvieron lugar varias reuniones más de carácter informal, entre funcionarios de ambas embajadas para resolver cuestiones relativas a las comunicaciones.

Pero antes de arribar al inicio de la Ronda de Buenos Aires, debemos recordar que un hito se cimentaría en las comunicaciones aéreas entre el continente y las islas. El día 14 de febrero de 1971, a solicitud urgente de la Embajada británica en Buenos Aires, un vuelo sanitario ante la necesidad humanitaria de dar asistencia médica al farero de las islas, el Sr. Matthew Mac Connan, un hidroavión Albatros matrícula BS-02 de la Fuerza Aérea Argentina, arribó a la Bahía de Puerto Stanley, en vuelo directo desde Comodoro Rivadavia, habiendo salido desde su base en la hoy VI brigada aérea de Tandil, provincia de Buenos Aires. El hecho, acontecido por la necesaria atención sanitaria (grave lesión hepática) requerida por el isleño, marco un quiebre en los vínculos y comunicaciones históricas entre la Argentina continental y las islas²⁴.

La Ronda de Buenos Aires

Ante el inicio de la segunda Ronda en la ciudad de Buenos Aires, a finales del mes de junio de 1971 y con el antecedente directo del vuelo de la Fuerza Aérea Argentina a las islas por cuestiones humanitarias en el mes de febrero de ese mismo año, las acciones y las coincidencias básicas, dados los esfuerzos concertados, produjeron resultados más productivos para ambas partes. Los negociadores involucrados en el diálogo, poseían la experiencia previa como asimismo un involucramiento y conocimiento directo sobre los escenarios comunicacionales de las islas.

Recordaremos que el programa de la Ronda de Londres fue adoptado e implementado asimismo para la Ronda de Buenos Aires. Las propuestas británicas centraban su atención sobre la conservación del status quo sobre las islas con disposiciones específicas sobre las comunicaciones; en cambio el texto argentino se proyectaba más sobre el desarrollo de las mismas. El interés de los isleños primo en torno a cualquier decisión que se adoptase de la Ronda, ante cualquier otro tema.

Dando lugar a que tipo de documento se adoptarían sobre el final de las rondas, ambas delegaciones acordaron trabajar sobre la base de una declaración bilateral, la cual sería inicializada por los Jefes de las delegaciones en cuestión y aprobadas mediante intercambio de notas por los dos gobiernos con una reserva explícita de posición respecto de la soberanía de las islas.

Luego de varios intercambios, surge la fórmula de la Declaración Conjunta, advirtiendo la sensibilidad de la terminología en vista de dejar a salvo sus posiciones respectivas y evitar cualquier eventual dificultad, originadas en el territorio de la especulación política.

Uno de estos puntos –sino fue el principal- difícil de negociar fue el direccionado al “documento de viaje” a ser utilizado por los individuos en tránsito entre las islas y el continente y viceversa. En pos de comprender la sensibilidad del

23 *Ibidem*, pág. 9

24 Para mayor desarrollo de esta dimensión histórica referimos al capítulo de Oscar Mastropiero “De Tandil a Malvinas. Los vuelos de los Albatros de 1971”

tema, tomaremos el escenario plasmado por Beltramino (1997) que, al tener lugar en Buenos Aires la segunda ronda, los isleños que conformaban parte de la comitiva británica, poseían para su traslado el pasaporte con la inscripción “Colony of the Falklands Islands” estampada en la tapa del documento. Hecho que resultaba totalmente inconcebible para la posición y la praxis argentina, por lo ya referido en cuento a la posición de nuestro país con relación a los individuos nacidos en las islas. Ante la delegación británica argumentó una solución, que fue rechazada por los mismos argumentos argentino: querían que en el documento que los isleños utilizaban para circular fuera de las islas tuviese la leyenda “United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland”.

Ante hallarse en un callejón sin salida, la delegación argentina propuso una salida diplomática, la cual igualmente se prolongó en su discusión hasta inclusive el último día de la Ronda Buenos Aires.

La propuesta argentina consistió en un documento de viaje, que debía ser emitido por el Gobierno argentino únicamente y que permitiría a los residentes de las islas viajar entre las islas y el territorio continental argentino en ambas direcciones y a los residentes en el territorio continental argentino cuando viajaran a las islas. El documento fue denominado “Certificado (SIC) provisorio emitido de conformidad con la Declaración Conjunta de Buenos Aires”.²⁵

Pero un punto importantísimo se sumaría a este gran avance; la fórmula de reserva de las posiciones de las partes sobre la cuestión de la soberanía sobre las Islas Malvinas, conocida públicamente como “Paraguas de Soberanía”. Sobre esta cuestión, la delegación británica ya había elaborado un texto, el cual cimentó las bases del acuerdo. El texto completo²⁶ de la fórmula expresada fue:

- I. Si bien subsiste divergencia entre los dos gobiernos en cuanto a las circunstancias que deberían existir para una solución definitiva de la disputa acerca de la soberanía sobre las Islas Malvinas, nada de lo contenido en la Declaración Conjunta podrá ser interpretado como: 1- Una renuncia por cualquiera de los dos gobiernos a derecho alguno de soberanía territorial sobre las Islas Malvinas; 2- Un reconocimiento o apoyo de la posición del otro gobierno acerca de la soberanía territorial sobre las Islas Malvinas
- II. Ningún acto o actividad que se lleve a cabo como consecuencia de haber sido puesta en ejecución la Declaración Conjunta... y mientras ella está en ejecución podrá constituir fundamento para afirmar, apoyar o denegar, la posición de cualquiera de los dos gobiernos acerca de la soberanía territorial sobre las Islas Malvinas.

Finalmente, en el marco de la Ronda de Buenos Aires, surgiría la necesidad en el marco de potenciales consultas entre ambos gobiernos, en pos de dar respuesta a cuestiones que surgiesen del proceso de implementación de lo acordó en la Declaración Conjunta, en lo atinente al movimiento de personas como a las comunicaciones, de crear la Comisión Consultiva Conjunta²⁷, integrada por representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores y de la Embajada británica en Buenos Aires y con representantes directos en Puerto Stanley.

Es aquí donde realizaremos un balance de los resultados y avances obtenidos como consecuencia del diálogo en la ronda en cuestión:

- 1.- La facilitación del movimiento de personas, la exención del pago de derechos e impuestos, la facilitación para la residencia, viaje y trabajo de personas vinculadas a las medidas prácticas
- 2.- El servicio de transporte marítimo, con las medidas necesarias a cargo del Gobierno británico

25 *Ibidem*, pág. 11.

26 Conversaciones y Entendimientos Bilaterales con el Reino Unido. Negociaciones de soberanía con el Reino Unido. 1971 - Paraguas de Soberanía Disponible en: https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1971_-_paraguas_de_soberania.pdf

27 Sobre esta cuestión puntual, referiremos al mismo en el capítulo “Rol político-diplomático de la Fuerza Aérea Argentina en las Islas Malvinas” de Federico Martín Gomez, en la presente obra

- 3.- El serbio del transporte aéreo, con las medidas necesarias a cargo del Gobierno argentino
- 4.- La simplificación de las prácticas, reglamentaciones y documentación para el transporte marítimo y aéreo
- 5.- La facilitación del comercio y de las transacciones comerciales
- 6.- La excepción del enrolamiento y del servicio militar a las personas nacidas en las islas.
- 7.- La facilitación de las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas en ambas direcciones, con un sello especial para el correo
- 8.- La cooperación ofrecida por la Argentina en materias de salud, educación agrícola y técnica en respuesta a requerimientos que pudieran hacerse.

Como resultado directo de la Ronda de Buenos Aires, debemos identificar que de las negociaciones directas emanan los siguientes compromisos diplomáticos: *La Declaración Conjunta* ya referida, los *proyectos de notas sobre la aprobación* por ambos gobiernos de la Declaración Conjunta y los *proyectos de nota sobre reservas* por cada uno de los dos gobiernos de su posición relativa a la soberanía sobre las Islas Malvinas.

La Declaración Conjunta y los proyectos de notas fueron inicializados por el Jefe de la delegación argentina Juan Carlos Beltramino y por David Scott, jefe de la delegación británica, el día 1 de Julio de 1971. Ya el día 5 de agosto del mismo año, el Ministro de Relaciones Exteriores de la República Argentina Dr. Luis María de Pablo Pardo y el Encargado de Negocios del Reino Unido de la Gran Bretaña en la ciudad de Buenos Aires signaron las notas por las que da aprobación a la Declaración Conjunta y a las notas reversales sobre reserva de soberanía.

En función de lo ya desarrollado deberemos advertir al lector que, como en la mayoría de los escenarios diplomáticos, lo reglado/normado no es siempre implementado en un ciento por ciento en el escenario planteado en lo acordado y en los tiempos pre acordados. Y esto responde a que los mismos (tiempos y escenarios) son dinámicas cambiantes. En el caso específico de la Declaración Conjunta debemos describir un proceso que se sucedió pos Ronda de Buenos Aires.

La Declaración Conjunta, inmediatamente luego de su firma por ambas partes, incluye medidas de implementación inmediata, luego de su entrada en vigor. La primera de ellas era la creación de la Comisión Consultiva Conjunta, el documento de viaje, ciertas exenciones impositivas, la obligación para las partes del establecimiento de un servicio de transporte marítimo y un servicio aéreo ambos regulares, la facilitación del comercio y la cooperación por parte del Estado argentino en múltiples campos como la salud, educación, agrícola y técnico.

En el marco del escenario del desarrollo de la tercera ronda, conocida como al Ronda de Puerto Stanley, ya en el mes de noviembre de 1972, los negociadores advirtieron que las medidas prácticas referidas en el párrafo anterior ya estaban en plena vigencia y se encontraban en plena implementación en las Islas Malvinas. La constitución de la Comisión Consultiva Conjunta ya era un hecho desde 1971, con la presencia del, en aquel entonces, Vicecomodoro Rodolfo De La Colina²⁸. Ya desde julio de 1971 se había establecido el puente aéreo entre el continente y las islas a través del vuelo de los Albatros. El día 2 de mayo de 1972, por medio de notas reversales se logró el acuerdo para la construcción y puesta en funcionamiento de un aeropuerto provisional (en Hooker Point)²⁹. Inaugurado oficialmente el día 15 de noviembre de

28 El Comodoro Rodolfo De La Colina, post mortem, cayó en combate el día 7 de junio de 1982. De La Colina, en ese momento jefe del Escuadrón Fénix, comandaba un vuelo de reconocimiento sobre la isla Soledad en un avión Learjet matrícula T-24 perteneciente a la II Brigada Aérea- Grupo I Aerofotográfico de la Fuerza Aérea Argentina. Su avión fue alcanzado por un misil superficie-aire Sea Dart, falleciendo el Vicecomodoro y todos los tripulantes (Mayores Marcelo Pedro Lotufo y Juan José Falconier, Suboficial Principal Francisco Tomas Luna y Suboficial Ayudante Guido Antonino Marizza). Más información en: <https://web.archive.org/web/20080507054440/http://www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto/caidos/baja01.html>

29 Sobre el mismo referimos al artículo de Oscar Mastropierro, en la presente obra.

1972 con la presencia de funcionarios de la Cancillería argentina, de la Fuerza Aérea Argentina y del gobierno británico, marco la posibilidad de acrecentar las comunicaciones aéreas de las islas con el continente con el arribo de los FOKKER F-27, de LADE, arribando semanalmente desde Comodoro Rivadavia. Asimismo, el gobierno argentino, implementó una serie de medidas concretas en pos de fomentar el turismo, como fue la navegación, en enero de 1972, de la motonave Libertad la cual tenía destino original hacia la Antártida con más de 300 turistas, haciendo su ingreso en Puerto Stanley. El comunicado de prensa de ese día, ante el arribo de la motonave aseveraba que *“la recalada por una noche del buque en las Islas Malvinas contribuiría a un mejor y recíproco conocimiento entre quienes estando tan próximos geográficamente se han visto alejados físicamente”*³⁰.

En dicha embarcación se encontraban el Embajador británico en Buenos Aires Michael Shadow y el Director General de Antártida y Malvinas de la Cancillería argentina, Ministro Mario Izaguirre.

La tercera ronda: la Ronda de Puerto Stanley

En noviembre de 1972, durante los días 21 y 24 de ese mes, tuvo lugar en Puerto Stanley Islas Malvinas, el desarrollo de la tercera ronda de negociaciones. Como adelantamos en párrafos anteriores, la consecución de la gran mayoría de los compromisos adoptados por las partes involucradas a partir de la Ronda de Buenos Aires y de la edificación de la Declaración Conjunta de julio de 1971, la misma se avocó a cuestiones prácticas vinculadas directamente a las construcción del aeropuerto definitivo y al rol de LADE en las islas. Desde la previsión de la utilización del aeropuerto provisional construido por la Fuerza Aérea Argentina, prioridades de vuelo, frecuencias, costos de pasajes, los progresos en la construcción del aeropuerto definitivo, el otorgamiento de becas evacuación sanitarias de urgencia, incremento del comercio, turismo, intercambio de culturales y sistemas bancarios.

Finalmente el comunicado emitido ante la finalización de esta ronda de negociación, indicó que:

“Las conversaciones tuvieron lugar de manera amistosa y con un espíritu constructivo, que se había considerado la implementación de las medidas prácticas y que ambas partes acordaron continuar las conversaciones a través de la Comisión Consultiva Especial y los canales diplomáticos y que una nueva ronda tendría lugar en Londres al año siguiente”³¹.

Bibliografía:

- Lanús, Juan Archibaldo (2016) “Repensando Malvinas. Una causa nacional”. Editorial El Ateneo. Buenos Aires
- Beltramino, Juan Carlos (1997) “Las “Conversaciones Especiales”. Argentina-Gran Bretaña sobre comunicaciones entre el Territorio Continental y las Islas Malvinas de 1970-1972. Una negociación Diplomática Típica”. Instituto del Servicio Exterior de la Nación. Serie Documentos de Trabajo, N° 21. Buenos Aires. Disponible en: <https://cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/dt21.pdf>
- Solari Yrigoyen, Hipólito (1956) “Así son las Malvinas”. Edit. Hachette
- (1966) “Las Malvinas de hoy”. Edit. Oriente
- (1998) “Lo que no cuentan los ingleses”. Edit. El Ateneo.

Capítulos en esta obra:

30 Archibaldo Lanús, Juan (1984) “De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980”. Pág. 478. EMECÉ. Buenos Aires.

31 *Ibidem*, pág. 15.

Mastropiero, Oscar “De Tandil a Malvinas. Los vuelos de los Albatros de 1971”

Barbosa, Mariela y Quintana, Pablo “Los vuelos de LADE y la ruptura del aislacionismo en las Islas Malvinas”

Gomez, Federico Martín “La sociedad civil y su arribo a las islas. Puentes humanos sobre escenarios diplomáticos. Experiencias y memorias de aquellos años”

Documentos oficiales:

Conversaciones y Entendimientos Bilaterales con el Reino Unido. Negociaciones de soberanía con el Reino Unido. 1971 - Paraguas de Soberanía Disponible en: https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1971_-_paraguas_de_soberania.pdf

Páginas Web:

<https://web.archive.org/web/20080507054440/http://www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto/caidos/baja01.html>

Archivo personal del Coronel (R) González Balcarce, accedido en 2021.



IMAGEN DE PORTADA: DELEGACIONES BRITÁNICAS Y ARGENTINAS PARTICIPANTES EN LA SEGUNDA RUEDA DE CONVERSACIONES SOBRE COMUNICACIONES ENTRE EL TERRITORIO Y LAS ISLAS MALVINAS REALIZADA EN LA CAPITAL ISLEÑA EN 1972. DE DERECHA A IZQUIERDA BRIGADIER DE LA COLINA SECRETARIO NOGHUES, SECRETARIO LOUGHUE, CORONEL BALCARCE, DR. GARCÍA GIRELLI, EMBAJADOR BELTRAMINO JEFE DE LA MISIÓN ARGENTINA Y EL GOBERNADOR LEWIS, ETC.

ACUERDOS DE COMUNICACIONES,
MISIÓN SHACKLETON,
DIPLOMACIA,
ENFRENTAMIENTOS



COMMUNICATIONS AGREEMENTS
SHACKLETON MISSION
DIPLOMACY, CLASHES

POLÍTICA Y DIPLOMACIA DE LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES. DE 1971 AL 30 DE MARZO DE 1982. EL ÚLTIMO VUELO DE LADE A MALVINAS

FEDERICO MARTÍN GOMEZ

Resumen: En este capítulo referido al proceso diplomático tanto bilateral como multilateral argentino-británico, abordaremos el periodo histórico inmediatamente posterior a la consecución de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971 hasta el día 30 de marzo de 1982, como límite temporo-espacial del presente estudio. Como podremos observar, el proceso dinámico planteado por medio de la implementación de los acuerdos hacia Islas Malvinas, tanto por la Argentina a través del representante en la Comisión Consultiva Especial como asimismo por medio de las acciones concretas de las empresas prestadoras de servicios en las islas, como ser el caso de LADE, YPF, Gas del Estado o incluso las maestras de español. Del mismo modo las materializaciones realizadas por la contraparte británica (como ser el aeropuerto definitivo en Cabo Pembroke) siempre serían eje del proceso de diálogo y negociación bilateral argentino-británica, dada la gestación de acciones y posiciones británicas que irán materializando escenarios bilaterales de enfrentamiento y premonitorios.

Palabras claves: Acuerdos de Comunicaciones, Misión Shackleton, Diplomacia, enfrentamientos

Abstract: In this chapter referring to the Argentine-British bilateral and multilateral diplomatic process, we will address the historical period immediately after the achievement of the 1971 Communications Agreements until March 30, 1982, as the temporal-spatial limit of this study. As we can see, the dynamic process proposed through the implementation of the agreements towards the Malvinas Islands, both by Argentina through the representative in the Special Consultative Commission and also through the concrete actions of the companies that provide services in the islands, as is the case of LADE, YPF, Gas del Estado or even Spanish teachers. In the same way, the materializations carried out by the British counterpart (such as the final airport in Cape Pembroke) would always be the axis of the Argentine-British bilateral dialogue and negotiation process, given the gestation of British actions and positions that will materialize bilateral scenarios of confrontation and foreboding.

Keywords: Communications Agreements, Shackleton Mission, Diplomacy, clashes

Introducción

En este capítulo referido al proceso diplomático tanto bilateral como multilateral argentino-británico, abordaremos el periodo histórico inmediatamente posterior a la consecución de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971 hasta el día 30 de marzo de 1982, como límite temporo-espacial del presente estudio académico que hemos planteado.

Como podremos observar, el proceso dinámico planteado a través de la implementación de los acuerdos hacia Islas Malvinas, tanto por la Argentina a través del representante (en todos los casos siendo un oficial de la Fuerza Aérea

Argentina)³² de la Comisión Consultiva Especial como asimismo por medio de las acciones concretas de las empresas prestadoras de servicios en las islas, como ser el caso de LADE, YPF, Gas del Estado o incluso las maestras de español, pero así también en las materializaciones realizadas por la contraparte británica (como ser el aeropuerto definitivo en Cabo Pembroke) siempre estaría sujeto al proceso diálogo y negociaciones bilaterales argentino-británicas, las cuales a su vez se proyectaban sobre el sistema internacional, puntualmente en el escenario de las Naciones Unidas, pero asimismo gestándose acciones y posiciones británicas que irán materializando escenarios bilaterales de enfrentamiento y premonitorios.

Este periodo marcado y constituido de muchos símbolos en las relaciones bilaterales se nutrirá de diversas acciones diplomáticas y construcciones políticas las cuales analizaremos en el devenir del presente artículo.

Nuestro punto de partida es el discurso de inauguración del mandato del día 25 de Mayo de 1973, ante las autoridades y miembros legislativos de ambas Cámaras del Congreso de la Nación argentinas, del Presidente Héctor Cámpora, quién expresaría con gran expectativa que su objetivo en materia de política exterior argentina sería *“la recuperación de las Islas Malvinas”*. El mismo expresó:

Y será preocupación fundamental de mi gobierno la recuperación de eje jirón inmarcesible de nuestro territorio que son las Islas Malvinas. Comprometemos nuestra decisión de informar debidamente a la opinión pública argentina y del mundo de todas las tratativas que se han venido realizando en estos últimos años, aparentemente sin ningún resultado fructífero³³.

Ante los avances plasmados en materia de comunicaciones, por las gestiones de los Cancilleres Juan Carlos Puig como Alberto Vignes, se gestan procesos de avances diplomáticos los cuales tendrían su contrareacciones en las islas. El escenario diplomático iniciaba un proceso de congelamiento ante la dimensión energética.

En junio de 1974, se desarrollaron múltiples encuentros entre representantes de ambos gobiernos, generando desde el actor británico una propuesta, la cual fue presentada ante el Canciller Vignes, la cual se expresaban instrucciones recibidas por el Gobierno de Su Majestad. En las mismas se plasmaban:

Propuestas de discusiones entre el Reino Unido y la Argentina, las cuales debieran realizarse sobre la base de las salvaguardias y garantías a extenderse a los isleños en el hipotético caso de un condominio de Gran Bretaña y Argentina en relación a la soberanía territorial sobre las Islas...³⁴.

Así ocurrió con la propuesta británica de junio de 1974 tendiente a establecer un condominio anglo-argentino en las Islas Malvinas como paso previo a una solución final a la disputa de soberanía.

Esta idea fue recibida con interés por el gobierno argentino, que seguidamente presentó una propuesta de administración conjunta, la cual tomaba los principales elementos de la formulación británica y la completaba con otros que no habían sido contemplados en aquella³⁵.

³² Para mayor información sobre este tema referimos el artículo de Federico Martín Gomez [“El rol político-diplomático de la Fuerza Aérea Argentina ante los Acuerdos de Comunicaciones”](#) que integra la presente obra.

³³ Mensaje Presidencial Héctor Cámpora. Acto de Asunción. 25 de Mayo de 1973. Disponible en: https://www.hcdn.gob.ar/secparl/dgral_info_parlamentaria/dip/archivos/1973_Mensaje_presidencial_Campora.pdf

³⁴ Archibaldo Lanús, Juan (1984) *“De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980”*. EMECÉ. Buenos Aires.

³⁵ Antecedentes sobre la Cuestión Malvinas Período 1966-1982. Cancillería. Disponible en: <https://www.cancilleria.gob.ar/es/politica-exterior/cuestion-malvinas/antecedentes/periodo-1966-1982>

La comunicación británica dirigida al gobierno argentino sobre la cual se inicia el nuevo proceso de diálogo bilateral plasmaba las siguientes ideas motoras:

El objetivo del Gobierno de Su Majestad al entrar en negociaciones sobre la base del condominio será resolver la disputa de la soberanía a través de la aceptación de la co-soberanía argentina sobre las islas y que el producto final pueda ser un tratado que solucione la disputa anglo-argentino creando una atmósfera favorable en la cual los isleños puedan desarrollarse acorde a sus intereses.³⁶

Debemos destacar ciertos puntos básicos planteados por la contraparte británica en los cuales se plasma una ruta a seguir³⁷:

- Ambas banderas flameando en las islas
- Adopción del idioma español e inglés como idiomas oficiales
- Establecimiento de la doble nacionalidad para la población isleña
- Designación del gobernador de manera alternada por el Presidente argentino y la Reina británica

Las conversaciones tuvieron su inicio en un escenario máxima confidencialidad, en el cual la República Argentina presentó una serie de contrapropuestas, pero coincidentes en múltiples puntos con el documento original británico. Aquí nuevamente nos encontramos con esos procesos temporales los cuales han determinado la zozobra de cualquier negociación sobre Malvinas en este periodo. A pesar de tener órdenes expresas del Presidente de la Nación, Juan Domingo Perón, *el Canciller Vignes, ante el fallecimiento del Ejecutivo ocultó e hizo zozobrar esas negociaciones a pesar de la posición de Perón por razones que el autor desconoce* afirma en su libro Juan Archibaldo Lanús.

Ante el escenario internacional de complejidad energética, ante la crisis petrolera internacional, se desarrolló en las islas un estudio científico a cargo de investigadores de la Universidad de Birmingham, puntualmente del Departamento de Ciencias Geológicas, cuyo título es "Geology of the region around the Falklands Islands", firmado por Barker, Burrell, Simpson y Griffiths.

Esto derivó automáticamente en que el gobierno argentino, a través de su Cancillería, emitiese un comunicado de prensa, en el cual se materializaba el posicionamiento de no reconocer el ejercicio de ningún derecho en materia de exploración o explotación de recursos naturales.

El gobierno se expresó de la siguiente manera:

Teniendo en cuenta que las Islas Malvinas y dichas áreas forman parte integrante del territorio nacional, el gobierno argentino manifiesta que en ellas no reconoce ni reconocerá la titularidad del ejercicio de ningún derecho relativo a la exploración y explotación de minerales o hidrocarburos por parte de un gobierno extranjero. Por consiguiente tampoco reconoce ni reconocerá y considerará insanablemente nulos cualquier actividad, medida o acuerdo que pudiera realizar o adoptar Gran Bretaña con referencia a esta cuestión que el gobierno argentino estima de la mayor gravedad e importancia.

El gobierno argentino considerará, además, la materialización de actos de la naturaleza antes mencionada, contraría a las resoluciones y consensos sobre las islas Malvinas

³⁶ Archibaldo Lanús, Juan (1984) "De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980". EMECÉ. Buenos Aires.

³⁷ Ídem.

adoptadas por las Naciones Unidas, cuyo claro objetivo es la solución de la disputa de soberanía entre los dos países por la vía pacífica de las negociaciones bilaterales³⁸

La República Argentina desarrolló una intensa acción diplomática en el ámbito multilateral, que llevó a la aprobación de la Resolución 3160 (XXVIII) de la Asamblea General de las Naciones Unidas en diciembre de 1973, con una muy amplia mayoría de votos a favor y sin votos en contra, la cual reconocía *“los continuos esfuerzos realizados por el gobierno argentino”* y declaraba *“la necesidad de que se aceleren las negociaciones previstas en la Resolución 2065 (XX) [...] para arribar a una solución pacífica de la disputa de soberanía existente”*³⁹ entre ambos gobiernos sobre las Islas Malvinas. Ya el año 1974 el Canciller Alberto Vignes, se expresó en la Asamblea General de las Naciones Unidas, discurso del que podemos destacar estas ideas:

Como prueba de nuestra preocupación en torno a todos los aspectos involucrados en esta cuestión, declaro una vez más que la República Argentina hará todo lo que esté a su alcance a fin de proteger los intereses de los habitantes de las islas y de acrecentar su bienestar, permitiendo que ellos accedan a los beneficios y progresos de que goza el pueblo argentino. Es por ello que me complazco en anunciar aquí que hace poco días tuve la satisfacción de suscribir con el representante del Reino Unido en Buenos Aires sendas notas reversales, que contemplan la ampliación de la planta de combustibles instalada por mi gobierno en las islas, así como otras medidas tendientes a facilitar el intercambio comercial entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas⁴⁰.

A pesar del posicionamiento adoptado por el Estado argentino, la iniciativa británica conocida como Misión Shackleton fue anunciada el 16 de octubre de 1975. Desde allí se gestaría una nueva trama en las relaciones bilaterales sobre el eje de Malvinas.⁴¹

De manera puntualizada nos referiremos a los principales puntos de los incidentes con la Misión Shackleton en pos de generar una descripción y contextualización:

- Marzo de 1975, se conocen los resultados del informe Griffiths
- El 16 de octubre de 1975 se decide enviar la Misión Shackleton a Malvinas
- Misión no autorizada por el Estado argentino la cual introduce cambios sustanciales, violando la norma de no innovar en la cuestión
- El Ministro Robledo, invita en noviembre de 1975 al Reino Unido a dialogar sobre soberanía, la cual tuvo una respuesta por los británicos, bastante ambigua.
- En un encuentro del Canciller argentino Manuel Aráuz Castex, a fines de 1975, junto al Secretario británico James Callaghan, se propuso que la Misión Shackleton se reconvirtiese en una expedición de ambas naciones, con el objeto de quitarle así su carácter unilateral y provocativo.
- Si bien la propuesta de investigación conjunta fue recepcionada por la contraparte británica, la misma fue distorsionada al delimitar la posibilidad de injerencia de los representantes argentinos subordinándolos en las actividades y decisiones a los mismos.

³⁸ Comunicado de Prensa del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto del 19 de Marzo de 1975. Disponible en: Bernal, Federico (2005) *“Petróleo, estado y soberanía: hacia la empresa multietatista latinoamericana”*. Biblos. Buenos Aires.

³⁹ Resolución 3160 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, disponible en: https://www.iri.edu.ar/publicaciones_iri/manual/Malvinas/RESOLUCION%203160.pdf

⁴⁰ Intervención del Ministro de Relaciones Exteriores y Culto Alberto Vignes, en el marco de la Asamblea General de las Naciones Unidas, 24 de Septiembre de 1974.

⁴¹ Para profundizar sobre la cuestión de la Misión Shackleton referimos al capítulo de Gutiérrez Bróndolo Ignacio *“A 50 años de los Acuerdos de Comunicaciones. Shackleton: concreción de un final anunciado”* en la presente obra.

- A finales del 1975, la Presidente María Estela Martínez de Perón, reunida con el Canciller Aráuz Castex y los tres Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas Argentinas (Videla, Massera y Agosti), gestaron un comunicado de prensa el cual fue minuciosamente elaborado.

El día 2 de enero de 1976, la Cancillería argentina, da a conocer el comunicado, dando respuesta a la “ruptura unilateral” británica al mantener las condiciones y status de desarrollo de la Misión Shackleton en aguas territoriales de la República Argentina:

Ante tal comprobación, la Cancillería argentina estima inadecuado avenirse a considerar temas que, frente a aquella renuencia, resultan insustanciales con relación al problema verdadero, y no conducentes por lo tanto a la justa solución del mismo. Así lo ha expresado el Señor Representante británico, como así mismo –y lo reitera ahora en otro aniversario de la usurpación de las islas- que Gran Bretaña debe atenerse a lo expuesto en el comunicado del 22 de octubre de 1975 y en la Asamblea de las Naciones Unidas el 8 de diciembre del mismo año.

Como consecuencia de ello el Pueblo de la República debe estar advertido de que su gobierno, juntamente con las Fuerzas Armadas y demás organizaciones institucionales que estructuran el Estado argentino, comparten inquebrantablemente el celo de aquél por la defensa de la dignidad y los derechos de la Nación; y que actuarán sin precipitación pero con toda la persistencia, la prudencia y la energía que sean necesarias para lograr la justicia.⁴²

Lord Callaghan reiteró una invitación el día 12 de enero a la Cancillería argentina, la cual el día 13 de enero tuvo una respuesta negativa, fundamentada en “no encontrar ningún elemento positivo que justifique la reapertura de negociaciones”.⁴³

Con la decisión del gobierno argentino de retirar a su embajador como representante en Londres y con la comunicación dirigida hacia el gobierno británico de realizar lo mismo con el Señor Embajador en Buenos Aires, se inició un periodo de congelamiento de las relaciones bilaterales.

A pesar de que el diálogo bilateral continuaba y que la República Argentina había conseguido importantísimos acompañamientos desde el Organismo Regional de la Organización de Estados Americanos, la misión Shackleton proseguía con sus actividades y sus objetivos; el día 4 de febrero de 1976, el buque de la Armada argentina ARA Almirante Storni, efectuó disparos por sobre la cubierta del Buque Shackleton, constituyéndose inmediatamente en el primer acto bélico anglo argentino desde el bloqueo anglo-francés del Siglo XIX.

A la protesta argentina siguió la británica. Mientras la Argentina acusó de una “seria violación de las normas relativas a la jurisdicción marítima”, el Reino Unido denunció como peligroso el hostigamiento contra el Shackleton que navegaba pacíficamente para efectuar un “relevamiento pacífico en la zona”.⁴⁴

En el marco de este escenario de enfrentamiento, debemos recordar que en el mismo plano estratégico, en el momento transicional ante el inminente golpe militar contra el gobierno de Estela Martínez de Perón, el luego autodenominado Proceso de Reorganización Nacional, tomó la decisión de instalar en las Islas Sándwich del Sur, puntualmente

⁴² Párrafo del Comunicado de Prensa del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, emitido el día 2 de enero de 1976. Disponible en: Archibaldo Lanús, Juan (1984) “De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980”. Pág. 482. EMECÉ. Buenos Aires.

⁴³ Archibaldo Lanús, Juan (1984) “De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980”. EMECÉ. Buenos Aires.

⁴⁴ Ídem.

en la isla Morrel –siendo la próxima hacia la Antártida- una base de carácter científico. Dicha base en el plano geoestratégico del Atlántico Sur, se materializó como la primera pieza movida⁴⁵ en el tablero del conflicto que 1982, marcaría por siempre a la sociedad argentina.

Es a fines de 1976, precisamente el 1 de diciembre, que la Asamblea General de las Naciones Unidas, por una amplia mayoría y con la única oposición del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, aprobó la Resolución 31/49 (XXXI)⁴⁶, la cual nuevamente reconocía los “continuos esfuerzos” argentinos para “*facilitar el proceso de descolonización y promover el bienestar de la población de las Islas*”. La misma solicita a ambos gobiernos involucrados en la disputa territorial “*que aceleren las negociaciones relativas a la disputa sobre soberanía, según se pide en las Resoluciones 2065 (XX) y 3160 (XXVIII)*”, instada de manera inmediata a los actores involucrados a “*que se abstengan de adoptar decisiones que entrañen la introducción de modificaciones unilaterales en la situación mientras las Islas están atravesando por el proceso recomendado en las resoluciones*”.

En la intervención de los representantes argentinos, los embajadores Carlos Ortiz de Rosas y Enrique Ross, la Argentina busco asegurar su integridad ante las acciones unilaterales británicas contrarias a todo el espíritu emanado de la Resolución 2065. Muestra de ello es el discurso expuesto en el marco de las Naciones Unidas en 1976:

El principio de la autodeterminación rige, como norma general, para la mayoría de los casos de descolonización y así lo entiende y sostiene la Argentina. Pero también es innegable que el acto ilegítimo de fuerza perpetrado por Inglaterra en 1833- inmediatamente seguido por la expulsión de la población argentina del territorio que fue reemplazada por un grupo de ciudadanos de la potencia ocupante- invalida hoy la pretensión inglesa...

La realidad política de nuestro es otra. Sería suficiente de citar un solo ejemplo para destruir esta tesis. Esta Asamblea General acaba de pronunciarse claramente (...) a favor del principio de integridad territorial. Me refiero a la situación de las islas Comorona de Mayotte.⁴⁷

Malvinas durante el Proceso de Reorganización Nacional

Retornando al escenario inmediatamente posterior al incidente con la Misión Shackleton, el ya Canciller del gobierno militar, Contraalmirante César Guzzeti, ante las consecuencias directas de la misión británica en el Atlántico Sur, tuvo el desafío de optar por una continuidad en la beligerancia diplomática- desechando los años de avances diplomáticos con la consecución de la Declaración Bilateral de Comunicaciones u optar por retomar un diálogo bilateral en pos de continuar las negociaciones potenciales. Tomando la decisión de continuar el diálogo y las negociaciones, en julio de 1976, en la embajada argentina ante la UNESCO y en la sede diplomática británica en París. De esta manera los partes involucradas nuevamente realizaban encuentros, de máxima confidencialidad y reserva, luego del incidente con la Misión Shackleton.

⁴⁵ Para mayor referencias, sugerimos el libro “Malvinas, la trama secreta” de Cardoso, Kirschbaum y Van der Kooy (2012) y la lectura del artículo “La isla Thule: un oscuro prólogo y un misterioso epílogo de la Guerra de Malvinas”. Clarín 16 de marzo de 2017. Disponible en: https://www.clarin.com/especiales/isla-thule-oscuro-prologo-misterioso-epilogo-guerra-malvinas_0_HyOVay_jx.html

⁴⁶ Resolución disponible en: https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1976_-_res._31-49_-_cuestion_de_las_islas_malvinas.pdf

⁴⁷ Intervención del Embajador Carlos Ortiz de Rosas, ante la Asamblea General de las Naciones Unidas, en 1976.

Ya en el mes de agosto de 1976, las conversaciones continuaron en Buenos Aires, puntualmente en la Fragata Sarmiento, teniendo continuidad en el año 1977 –durante el mes de febrero- en la Cancillería argentina y en la embajada británica.

Debemos destacar que durante el mes de abril de 1977, luego de profundas instancias de diálogo y negociación bilateral se emitió un Comunicado Conjunto el cual se refirió a *“las futuras relaciones políticas incluyendo la soberanía, con relación a las Islas Malvinas, las Georgias del Sur y las Sándwich del Sur y la cooperación económica con respecto a dichos territorios en particular y al Atlántico Sudoccidental en general”*⁴⁸.

La delegación argentina concurrió a las ruedas de negociaciones con iniciativas concretas, como una actualización del esquema de administración conjunta, una lista de referencia para discutir las salvaguardias y garantías que el Estado argentino estaba dispuesto a otorgar a los isleños como asimismo con una propuesta para acordar un régimen que permitiera a los argentinos la adquisición de bienes en las islas.

Todas ellas tropezaron con impedimentos levantados por la parte británica, que sólo manifestó interés por negociar un acuerdo de cooperación que facilitara la explotación de los recursos naturales en el área bajo disputa. Se establecieron sendos grupos de trabajo, uno sobre soberanía y otro sobre cooperación, pero hacia fines de 1978 la única discusión que tenía visos de progresar era la referida a la cooperación científica.⁴⁹

Sin embargo, el proyecto de acuerdo alcanzado en esta materia tampoco pudo ser aprobado por las diversas posiciones adoptadas por la contraparte británica.

Hacia 1979 se acordó bilateralmente el restablecimiento de embajadores entre ambas capitales, haciéndose efectivo a principios del año siguiente. Paralelamente, en mayo de ese mismo año, el partido laborista entregó el poder al Partido Conservador liderado por Margaret Thatcher. Durante el mes de junio, el nuevo Subsecretario del Foreign Office, Nicholas Ridley, realizó una visita a Puerto Stanley, reuniéndose a su regreso de las islas con el Subsecretario de Relaciones Exteriores de la Cancillería argentina Comodoro Carlos Cavándoli. Las partes manifestaron su interés en mejorar las relaciones bilaterales y dar nuevo impulso a las negociaciones.

En el periodo 1977 a 1980 resaltamos que la consideración de temas en cada uno de los encuentros bilaterales fueron profundizándose, tanto en referencia a cuestiones vinculadas a las 200 millas jurisdiccionales, la situación diplomática ante el escenario planteado en la Islas Morrel⁵⁰ en las Sándwich del Sur, como la cuestión de fondo: la soberanía.

Mientras tanto en las Islas Malvinas, los pasos dados en materia de políticas públicas hacia la presencia soberana del Estado argentino, continuaban profundizándose. La presencia de los vuelos de LADE, la acción educativa de las maestras de castellano y los vínculos generados a través de las becas de intercambio, los servicios de provisión de combustible por YPF y de gas envasado por Gas del Estado, como otras acciones materializaban la figura del Estado argentino y de la Argentina continental en las islas, ya en la década de 1980.

Es a partir de esta instancia temporal donde las relaciones bilaterales argentino-británicas indicarían un claro proceso de tensión bilateral, a partir del accionar unilateral británico hasta arribar al año 1982. Debemos destacar que

⁴⁸ Archibaldo Lanús, Juan (1984) “De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980”. Pág. 485. EMECÉ. Buenos Aires.

⁴⁹ Antecedentes Cuestión Malvinas Período 1966-1982. Disponible en: <https://cancilleria.gob.ar/es/politica-externor/cuestion-malvinas/antecedentes/periodo-1966-1982>

⁵⁰ Debemos destacar como punto histórico que en 1978, la delegación argentina presentó en la reunión desarrollada en Ginebra un proyecto de Acuerdo de Cooperación Científica en las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur, el cual se sumaba a la gran cantidad de antecedentes de propuestas. (...) Este proyecto de acuerdo presentado por la Argentina fue rechazado por el Consejo Legislativo de las Islas y en consecuencia por el gobierno británico. EN: Archibaldo Lanús, Juan (1984) “De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980”. Pág. 486. EMECÉ. Buenos Aires.

durante el periodo 1977 a 1982, no se votaron nuevas resoluciones sobre la Cuestión Malvinas en el ámbito de las Naciones Unidas.

De esta manera arribamos al final de nuestro abordaje temporal, a la fecha del 30 de marzo de 1982. Fecha que es de público conocimiento ante la inminencia del desembarco y recuperación militar argentina de las Islas Malvinas. Pero en el marco de los Acuerdos de Comunicaciones, esta fecha es muy simbólica, porque ese día arribaría a Puerto Stanley, a su aeropuerto, el último vuelo de LADE –el vuelo LD350- procedente de Comodoro Rivadavia, con los últimos pasajeros provenientes desde el continente.

Como relata Alejandro Betts, en sus memorias del conflicto de 1982:

La sorpresa para nosotros en esta oportunidad fue que uno de los últimos pasajeros a descender la escalera de la aeronave era el Vicecomodoro Héctor Gilobert que no figuraba en el manifiesto de pasajeros y había dejado las islas apenas dos meses antes, entregando las responsabilidades de Jefe de Agencia y miembro del Comité Consultivo al Vicecomodoro Roberto Gamen. Luego, antes de retirarse de la agencia⁵¹ para irse al Hotel Malvinas donde habíamos conseguido alojamiento, me invitó a cenar el viernes (2 de abril) después de cerrar la oficina. Acepté la invitación con gusto, pero todavía la cita está pendiente...⁵².

Bibliografía

Archibaldo Lanús, Juan (1984) "De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980". EMECÉ. Buenos Aires.

Bernal, Federico (2005) "Petróleo, estado y soberanía: hacia la empresa multiestatal latinoamericana". Biblos. Buenos Aires.

Betts Goss, Alejandro J. (2015) "Crónicas de Guerra. Vivencias de un ciudadano argentino nacido en las Islas Malvinas". Ediciones Argentinidad. Buenos Aires.

Cardoso, Kirschbaum y Van der Kooy (1983) "Malvinas, la trama secreta" Planeta Sudamericana

Capítulos en esta obra:

Gomez, Federico Martín "El rol político-diplomático de la Fuerza Aérea Argentina ante los Acuerdos de Comunicaciones"

Gomez, Federico y Troncoso, Marcelo "Marcas Soberanas Territoriales en Malvinas y los Acuerdos de Comunicaciones de 1971"

Gutiérrez Bróndolo Ignacio "A 50 años de los Acuerdos de Comunicaciones. Shackleton: concreción de un final anunciado"

⁵¹ Hace referencia al local de la Agencia LADE. Para mayor referencia sobre la agencia y su construcción simbólica como "Marca Soberana Territorial" referenciamos el trabajo de Gomez, Federico y Troncoso, Marcelo "Marcas Soberanas Territoriales en Malvinas y los Acuerdos de Comunicaciones de 1971" en la presente obra.

⁵² Betts Goss, Alejandro J. (2015) "Crónicas de Guerra. Vivencias de un ciudadano argentino nacido en las Islas Malvinas". Ediciones Argentinidad. Buenos Aires.

Documentos oficiales:

Resolución 3160 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, disponible en: https://www.iri.edu.ar/publicaciones_iri/manual/Malvinas/RESOLUCION%203160.pdf

Resolución 31/49 (XXXI) disponible en: <https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1976 - res. 31-49 - cuestion de las islas malvinas.pdf>

Mensaje Presidencial Héctor Cámpora. Acto de Asunción. 25 de Mayo 1973 Disponible en: https://www.hcdn.gob.ar/secparl/dgral_info_parlamentaria/dip/archivos/1973_Mensaje_presidencial_Campora.pdf

Antecedentes sobre la Cuestión Malvinas Período 1966-1982. Cancillería. Disponible en: <https://www.cancilleria.gob.ar/es/politica-externor/cuestion-malvinas/antecedentes/periodo-1966-1982>

Intervención del Ministro de Relaciones Exteriores y Culto Alberto Vignes, en el marco de la Asamblea General de las Naciones Unidas, 24 de Septiembre de 1974.

Intervención del Embajador Carlos Ortiz de Rosas, ante la Asamblea General de las Naciones Unidas, en 1976.

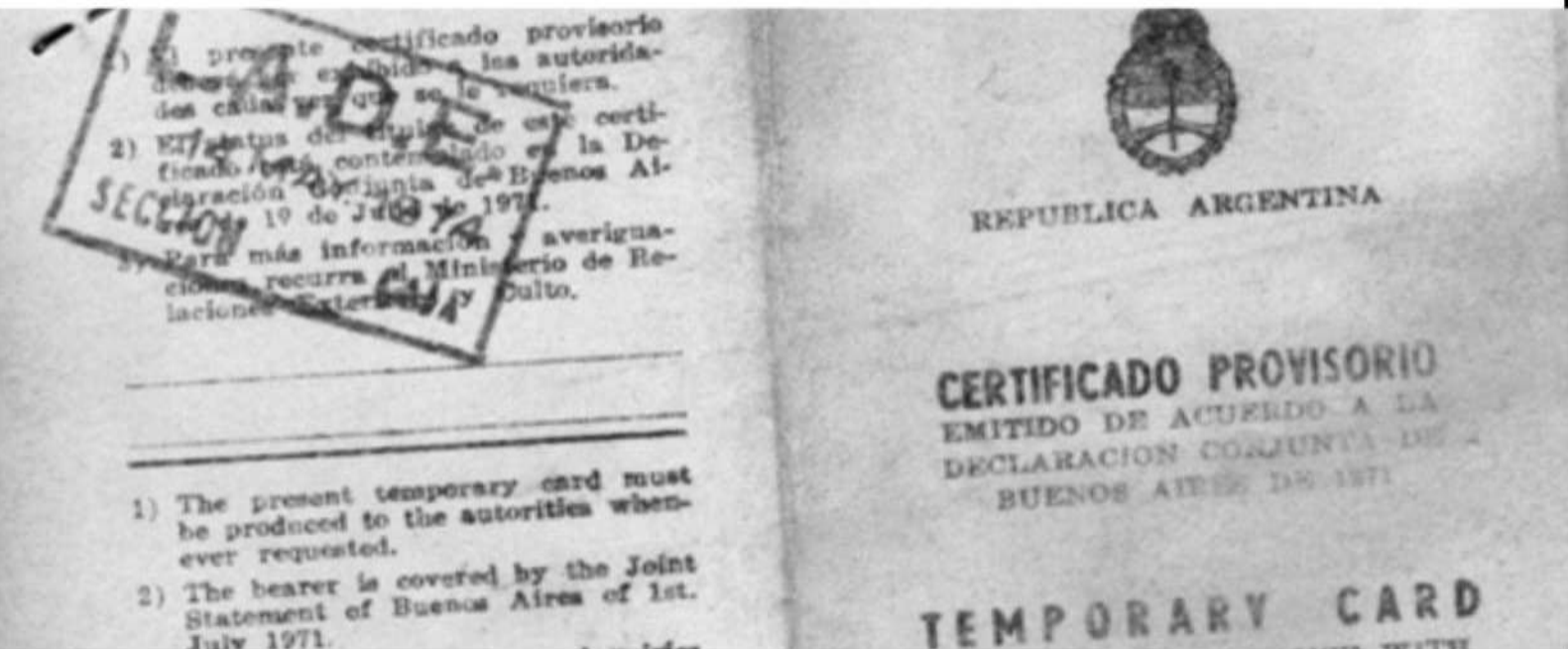
Artículos periodísticos:

“La isla Thule: un oscuro prólogo y un misterioso epílogo de la Guerra de Malvinas”. Clarín 16 de marzo de 2017. Disponible en: https://www.clarin.com/especiales/isla-thule-oscuro-prologo-misterioso-epilogo-guerra-malvinas_0_HyOVay_jx.html”



EN LA IMAGEN DE PORTADA DEL PRESENTE CAPÍTULO, OBSERVAMOS AL ASESOR DE LA CANCELLERÍA ARGENTINA, EL CORONEL (R) LUIS GONZÁLEZ BALCARCE, EN SU DISCURSO ANTE LA INAUGURACIÓN DEL AEROPUERTO EN HOOKER POINT, CERCA DE PUERTO STANLEY, CONSTRUIDO ÍNTEGRAMENTE POR LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. FOTO TOMADA EN NOVIEMBRE DE 1972. ARCHIVO PERSONAL DEL CORONEL (R) LUIS GONZÁLEZ BALCARCE

ISLAS MALVINAS
NEGOCIACIÓN
TRATADOS INTERNACIONALES
ACUERDO DE 1971



MALVINAS ISLANDS
NEGOTIATION
INTERNATIONAL TREATIES
1971 AGREEMENT

EL ACUERDO DE COMUNICACIONES DE 1971: UN VERDADERO TRATADO INTERNACIONAL

LUCIANO PEZZANO

Resumen: El acuerdo de comunicaciones de 1971 constituye uno de los avances más significativos en el proceso negociador entre la Argentina y el Reino Unido destinado a resolver la controversia de soberanía sobre las Islas Malvinas, de conformidad con la resolución 2065 (XX) de la Asamblea General de las Naciones Unidas. Este trabajo propone algunas consideraciones jurídicas respecto de su contenido, su fundamento y, principalmente, su naturaleza. Así, se sostiene que constituye un verdadero tratado internacional celebrado entre las partes, regido por el derecho internacional y destinado a generar efectos jurídicos, y finaliza con algunas reflexiones respecto de su vigencia en la actualidad.

Palabras clave: Islas Malvinas – negociación – tratados internacionales – Acuerdo de 1971

Abstract: The 1971 Communications Agreement is one of the most significant advances in the negotiating process between Argentina and the United Kingdom aimed at resolving the sovereignty dispute over the Malvinas Islands, in accordance with United Nations General Assembly resolution 2065 (XX). This paper proposes some legal considerations regarding its content, its basis and, above all, its nature. The paper holds that the Agreement constitutes a true international treaty concluded between the parties, governed by international law and intended to generate legal effects, and ends with some reflections regarding its current status.

Key-words: Malvinas Islands – negotiation – international treaties – 1971 Agreement

Introducción

La “Declaración Conjunta sobre comunicaciones y movimiento entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas” y el “Intercambio de notas que constituyen un acuerdo relativo a la Declaración Conjunta de 1 de julio de 1971”, llamado a menudo el “acuerdo de comunicaciones”, constituye uno de los avances más significativos en el proceso negociador entre la Argentina y el Reino Unido destinado a resolver la controversia de soberanía sobre las Islas Malvinas, de conformidad con la resolución 2065 (XX) de la Asamblea General.

Las circunstancias de su aprobación y las consecuencias de su implementación son exploradas en otros capítulos del presente volumen. Aquí nos detendremos en consideraciones jurídicas respecto de su contenido, su fundamento y, principalmente, su naturaleza. Así, sostendremos que constituye un verdadero tratado internacional celebrado entre las partes, regido por el derecho internacional y destinado a generar efectos jurídicos. Finalizaremos con algunas reflexiones respecto de su vigencia en la actualidad.

Contenido del acuerdo

El acuerdo se compone de dos partes claramente diferenciadas: por un lado la Declaración Conjunta de 1 de julio de 1971 y, por el otro, el acuerdo por notas reversales del 5 de agosto de 1971.

La Declaración Conjunta, de acuerdo a su propio texto, contiene las medidas que “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)”⁵³. Estas medidas incluyen: la creación de una Comisión Consultiva Especial, integrada por representantes de las partes, con sede en Buenos Aires y representantes en Puerto Stanley, para tratar las cuestiones que pudieran surgir en el establecimiento y promoción de las comunicaciones entre el territorio continental argentino y las Islas en ambas direcciones⁵⁴; el otorgamiento de un documento por parte del gobierno argentino –según un modelo anexo a la Declaración– a los residentes en las Islas que deseen viajar al territorio continental argentino y que permitiría su libre desplazamiento, y también a los residentes en este último que deseen viajar a las Islas⁵⁵; la exención impositiva de parte del Gobierno argentino para los residentes en las Islas como resultado de actividades en las Islas, y la exención impositiva sobre los salarios y otros beneficios que reciban de sus respectivos empleadores para los residentes que se trasladen de las Islas al territorio continental y viceversa para prestar servicios en actividades relacionadas con las comunicaciones⁵⁶; la exención impositiva sobre el equipaje normal de los residentes que se trasladen de las Islas al territorio continental y viceversa, y la exención impositiva sobre el equipaje y efectos del hogar y automóviles de los residentes de las Islas que pasen a través del territorio continental argentino⁵⁷; la adopción de todas las medidas necesarias para que los residentes en las Islas que establezcan su domicilio en el territorio continental argentino y viceversa puedan ingresar por una sola vez, libre de derechos e impuestos, todos sus efectos personales, del hogar y un automóvil⁵⁸; la facilitación del tránsito, la residencia y las tareas de las personas directamente vinculadas con las medidas prácticas adoptadas para realizar y promover las comunicaciones y movimiento⁵⁹; con respecto al transporte, el gobierno británico tomaría las medidas necesarias para establecer un servicio marítimo regular de pasajeros, carga y correspondencia⁶⁰, mientras que el gobierno argentino se encargaría de un servicio aéreo regular de frecuencia semanal con el mismo fin⁶¹; la cooperación en la simplificación de las prácticas, reglamentaciones y documentación del transporte marítimo y aéreo, teniendo en cuenta la necesidad de promover y agilizar las comunicaciones⁶²; la exención del servicio militar para las personas que hayan nacido en las Islas, así como la declaración de que en las Islas no existen obligaciones de enrolamiento⁶³; el estudio e intercambio de puntos

⁵³ *Declaración Conjunta sobre comunicaciones y movimiento entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas*, disponible en: <https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1971 - declaracion conjunta entre argentina y el reino unido facsimil.pdf>, encabezado, segundo párrafo.

⁵⁴ Declaración Conjunta, párr. 1.

⁵⁵ *Ibidem*, párr. 2.

⁵⁶ *Ibidem*, párr. 3.

⁵⁷ *Ibidem*, párr. 4.

⁵⁸ *Ibidem*, párr. 5.

⁵⁹ *Ibidem*, párr. 6.

⁶⁰ *Ibidem*, párr. 7.

⁶¹ *Ibidem*, párrafo. 8. El párr. 9 de la Declaración Conjunta disponía mientras no se concluyera la construcción del aeródromo de Puerto Stanley, el Gobierno argentino proveería un servicio aéreo temporario con para pasajeros, carga y correspondencia.

⁶² *Ibidem*, párr. 10.

⁶³ *Ibidem*, párr. 11.

de vista para facilitar el comercio y permitir mayor fluidez en las transacciones comerciales⁶⁴; respecto de las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas entre el territorio continental argentino y las Islas, la adopción de medidas necesarias para que estas fueran lo más eficientes y expeditivas posibles⁶⁵, con tarifas iguales a las internas del lugar de origen⁶⁶ (estableciéndose un sello especial referido a la Declaración Conjunta para la correspondencia⁶⁷).

La Declaración Conjunta cierra con la disposición del gobierno argentino a cooperar en los campos de la salud, educación, agricultura y técnica, en respuesta a requerimientos que pudieran formularse, así como la adopción de medidas necesarias para obtener plazas en escuelas en territorio continental argentino para los hijos de residentes en las Islas y ofrecer becas. Ambos gobiernos continuarían el intercambio de punto de vista en estas materias⁶⁸.

Para finalizar, la Declaración se refiere a que las conversaciones continuarían a través de los canales diplomáticos habituales y que la próxima reunión tendría lugar en Puerto Stanley en 1972⁶⁹, y establece un mecanismo de denuncia⁷⁰ al que nos referiremos más adelante.

Por su parte, las notas reversales del 5 de agosto de 1971 contienen el denominado “paraguas de soberanía”, la primera oportunidad en la que se recurrió a una cláusula de este tipo en un acuerdo entre la Argentina y el Reino Unido en la cuestión Malvinas. Su texto es el siguiente:

“1. a) Si bien subsiste divergencia entre los dos Gobiernos en cuanto a las circunstancias que deberían existir para una solución definitiva de la disputa acerca de la soberanía sobre las Islas Malvinas, nada de lo contenido en la Declaración Conjunta antes citada, y aprobada por nuestros dos Gobiernos en el día de la fecha, podrá ser interpretada como:

i) Una renuncia por cualquiera de los dos Gobiernos a derecho alguno de soberanía territorial sobre las Islas Malvinas;

ii) Un reconocimiento o apoyo de la posición del otro Gobierno acerca de la soberanía territorial sobre las Islas Malvinas.

(b) Ningún acto o actividad que se lleve a cabo como consecuencia de haber sido puesta en ejecución la Declaración Conjunta antes mencionada y mientras ella esté en ejecución podrá constituir fundamento para afirmar, apoyar o denegar, la posición de cualquiera de los dos Gobiernos acerca de la soberanía territorial sobre las Islas Malvinas.

2. Cualquiera de los dos Gobiernos podrá denunciar este acuerdo sujeto a una notificación previa por escrito de seis meses⁷¹.

⁶⁴ *Ibidem*, párr. 12.

⁶⁵ *Ibidem*, párr. 13.

⁶⁶ *Ibidem*, párr. 14.

⁶⁷ *Ibidem*, párr. 15.

⁶⁸ *Ibidem*, párr. 16.

⁶⁹ *Ibidem*, párr. 17.

⁷⁰ *Ibidem*, párr. 18.

⁷¹ Notas reversales de 5 de agosto de 1971, según facsímil, disponible en: https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1971_-_para-quas_de_soberania.pdf

No es el objeto de este estudio profundizar sobre el valor de las cláusulas de este tipo⁷², pero sí queremos señalar, como lo destacaremos más adelante, que la referencia constante de la cláusula a la Declaración Conjunta y a su ejecución muestran una *unidad* entre ambos instrumentos.

Fundamento del acuerdo

El acuerdo fue el resultado de las “conversaciones especiales”⁷³ sobre comunicaciones y movimiento entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas, cuya última ronda tuvo lugar del 21 al 30 de junio de 1971. La propia Declaración Conjunta reconoce que

“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”⁷⁴.

En tales cartas, las partes informaron al Secretario General que habían continuado las negociaciones con el objetivo común de arreglar lo antes posible la controversia relativa a la soberanía sobre las Islas Malvinas de una manera definitiva y amistosa, teniendo debidamente en cuenta los intereses de los habitantes de las Islas, de conformidad con la resolución 2065 (XX)⁷⁵, y que cada una de ellas, tomaba parte en las conversaciones especiales en el entendimiento de que la adopción de medidas prácticas para la implementación y promoción de comunicaciones y movimiento libres podía contribuir al proceso de una solución definitiva, de conformidad con la resolución 2065 (XX)⁷⁶.

Este mismo espíritu se encuentra en el propio texto de la Declaración Conjunta:

“Los delegados llegaron a la conclusión 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)”⁷⁷.

El 12 de agosto de 1971, es decir, una semana después del intercambio de notas que aprobó la Declaración Conjunta y de las notas reversales, ambas partes remitieron cartas prácticamente idénticas al Secretario General, en las que informaron los resultados de las conversaciones especiales: la adopción de un conjunto de medidas prácticas por

⁷² GODIO, Leopoldo: “La importancia de las ‘cláusulas paraguas’ en la política exterior”, *Clarín*, 13 de abril de 2021, disponible en: https://www.clarin.com/opinion/importancia-clausulas-paraguas-politica-exterior_0_eK94vu022.html

⁷³ Como comenta Beltramino, “la expresión ‘Conversaciones Especiales’ –Special Talks– fue utilizada por acuerdo entre los dos Gobiernos, a requerimiento argentino, para diferenciar estas conversaciones de las negociaciones sobre la cuestión de la soberanía en cuyo marco General tuvieron lugar” (BELTRAMINO, Juan Carlos: “Las ‘Conversaciones Especiales’ Argentina-Gran Bretaña sobre comunicaciones entre el Territorio Continental Argentino y las Islas Malvinas de 1971-72. Una negociación Diplomática Típica”, Serie Documentos de Trabajo ISEN, N°21 (1997), p. 5).

⁷⁴ Declaración Conjunta, encabezado, primer párrafo.

⁷⁵ ASAMBLEA GENERAL: Letter dated 21 November 1969 from the Permanent Representative of Argentina to the United Nations addressed to the Secretary-General, UN doc. A/7785, p. 1; y Letter dated 21 November 1969 from the Permanent Representative of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the United Nations addressed to the Secretary-General, UN doc. A/7786, p. 1.

⁷⁶ ASAMBLEA GENERAL: Letter dated 11 December 1970 from the Permanent Representative of Argentina to the United Nations addressed to the Secretary-General, UN doc. A/8234, p. 1; y Letter dated 11 December 1970 from the Permanent Representative of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the United Nations addressed to the Secretary-General, UN doc. A/8235, p. 1.

⁷⁷ Declaración Conjunta, encabezado, segundo párrafo.

ambos gobiernos que, cuando se implementaran, facilitarían el movimiento de personas y bienes entre el territorio continental argentino y las islas en ambas direcciones y promoverían el establecimiento de vínculos culturales, sociales y económicos⁷⁸. Estas medidas, de acuerdo a las cartas, tomaban en cuenta los intereses de la población de las Islas Malvinas y estaban dirigidas a contribuir a los esfuerzos que los dos gobiernos continuarían haciendo de conformidad con la resolución 2065 (XX) hacia una solución amistosa y definitiva de la controversia relativa a la soberanía, sobre la cual permanecían divergencias⁷⁹.

En un consenso adoptado el 20 de diciembre de 1971, la Asamblea General tomó nota de las cartas y agregó:

“A este respecto, la Asamblea General toma nota con satisfacción de los progresos logrados en las conversaciones especiales sobre comunicaciones que tuvieron lugar dentro del marco General de las negociaciones, de que dan cuenta las cartas del 12 de agosto de 1971, e insta a las partes, teniendo particularmente en cuenta la resolución 2065 (XX) [...], a proseguir sus esfuerzos para alcanzar, a la brevedad posible, una solución definitiva a la controversia, según lo previsto en las cartas referidas, y a que mantengan informados durante el año próximo al Comité Especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales, y a la Asamblea General, acerca de la marcha de las negociaciones sobre esta situación colonial cuya eliminación interesa a las Naciones Unidas dentro del marco de la resolución 1514 (XV) de la Asamblea General”⁸⁰.

Este repaso por los documentos significativos relacionados con el tratamiento del acuerdo y su proceso negociador en las Naciones Unidas es bastante ilustrativo de su fundamento. Así, no obstante el esfuerzo –encomiable, por otra parte– de los negociadores argentinos para lograr que se denominaran como “conversaciones especiales” a las discusiones sobre esta cuestión en particular para así evitar que se confundieran con las negociaciones sobre la cuestión de fondo –esto es, la controversia de soberanía sobre las Islas–, es evidente que se enmarcan dentro del cuadro General de negociaciones indicadas por la Asamblea General⁸¹. Tanto la propia Declaración Conjunta, como las cartas de ambas partes, y el consenso de la Asamblea General así lo manifiestan expresamente.

En ese sentido, las referencias a la resolución 2065 (XX) refuerzan su carácter de hito fundamental en la solución pacífica de la controversia y, como señalamos en otro lugar⁸², el hecho de que las partes refieran constantemente en la resolución como fundamento del proceso negociador es un indicio para afirmar que han aceptado su obligación de negociar de buena fe con miras a resolver la controversia de soberanía y poner fin a la situación colonial sobre las Islas Malvinas.

En definitiva, incluso cuando la Declaración Conjunta se haya adoptado, conforme al intercambio de notas reversales, bajo el denominado “paraguas de soberanía”, las “conversaciones especiales” en las que se adoptó se llevaron a cabo bajo el marco del proceso negociador indicado por la Asamblea General en la resolución 2065 (XX), en ejercicio

⁷⁸ ASAMBLEA GENERAL: Letter dated 12 August 1971 from the Permanent Representative of Argentina to the United Nations addressed to the Secretary-General, UN doc. A/8368, p. 1; Letter dated 12 August 1971 from the Permanent Representative of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the United Nations addressed to the Secretary-General, UN doc. A/8369, p. 1

⁷⁹ *Ibidem*, p. 2.

⁸⁰ ASAMBLEA GENERAL: Resoluciones aprobadas por la Asamblea General durante su vigésimo sexto período de sesiones, UN doc. A/8429, p. 119.

⁸¹ PAGLIARI, Arturo (Dir.): *Islas Malvinas. Pasado, presente y futuro*, Advocatus, Córdoba, 2018, p. 78.

⁸² PEZZANO, Luciano: “La obligación de negociar y la cuestión Malvinas”, disponible en: http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/be-cas/20160216121559/LA_OBLIGACION_DE_NEGOCIAR_Y_LA_CUESTION_MALVINAS_2016.pdf.

de sus funciones en materia de descolonización⁸³. Su fundamento, por tanto, debe buscarse en esa resolución, como pilar esencial en la solución pacífica de la controversia de soberanía sobre el territorio.

Naturaleza jurídica

En nuestra opinión, resulta a todas luces evidente que el acuerdo de comunicaciones en su totalidad, esto es, tanto la Declaración Conjunta como el intercambio de notas reversales constituye un tratado internacional, no obstante no encontrarse la palabra “tratado” en toda la extensión de los distintos instrumentos que lo componen. Sin embargo, a los fines analíticos, comenzaremos primero por el estudio de la Declaración Conjunta y luego seguiremos con el intercambio de notas.

La Declaración Conjunta

El Art. 2.1.a) de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados celebrados entre Estados⁸⁴ dispone: “Se entiende por “tratado” un acuerdo internacional celebrado por escrito entre los Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular” (negrita añadida). Al respecto de la última parte, la Corte Internacional de Justicia ha observado que los acuerdos internacionales pueden tomar un gran número de formas y tener diversidad de nombres⁸⁵. Asimismo, sostuvo que no conocía regla de derecho internacional que impidiera que un comunicado conjunto constituya un acuerdo internacional⁸⁶. En consecuencia, en orden de determinar si se ha concluido un acuerdo de ese tipo, la Corte consideró que debía tener en cuenta sobre todo, sus términos y las particulares circunstancias en las que fue redactado⁸⁷.

En el análisis del caso de las “Minutas” entre Bahrein y Qatar, la Corte tuvo presente lo que las partes habían “acordado” (*agreed*) en ellas y concluyó que enumeraban los compromisos sobre los cuales las Partes habían consentido y, así, creaban derechos y obligaciones en el derecho internacional para las Partes, por lo que constituían un acuerdo internacional⁸⁸.

En este sentido, la Declaración Conjunta, pese a su denominación, puede ser considerada como un acuerdo internacional, en la medida en que enumere compromisos que la Argentina y el Reino Unido hayan acordado. Pero, ¿los enumera? No obstante la interpretación literal de sus disposiciones, de las que no parecerían surgir obligaciones⁸⁹, es

⁸³ GARCÍA, Gustavo (Coord.): El Caso del Archipiélago de Chagos. Lecturas jurídicas, políticas y diplomáticas sobre la Opinión Consultiva de la Corte Internacional de Justicia. Dossier de Investigación ReFEM 2065 N°1, IRI, La Plata, 2019, disponible en: <http://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/10/refem2065-dossierinvestigacion-1-chagos.pdf>.

⁸⁴ La Convención de Viena entró en vigor recién el 27 de enero de 1980, y no tiene aplicación retroactiva, de acuerdo a su Art. 4. No obstante, la doctrina, así como la jurisprudencia internacional, considera que sus disposiciones reflejan en gran parte el derecho consuetudinario aplicable en la materia. De allí que recurramos a ella a los fines de nuestro estudio.

⁸⁵ CIJ: Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain, Jurisdiction and Admissibility, Judgment, I.C.J. Reports 1994, p. 112, párr. 23.

⁸⁶ CIJ: Aegean Sea Continental Shelf, Judgment. I. C. J. Reports 1978, p. 39, párr. 96.

⁸⁷ CIJ: Ídem; op. cit. en nota 33, párr. 23.

⁸⁸ CIJ: op. cit. en nota 33, párr. 24.

⁸⁹ Aunque del texto castellano, al emplear verbos en tiempo futuro (por ejemplo, “otorgará”, en el párrafo 2) podría interpretarse que cada parte asume obligaciones, el texto inglés –igualmente auténtico– emplea los mismos verbos en modo condicional (por ejemplo, “should issue”, en el párrafo 2), lo cual disminuye notablemente el carácter vinculante de las disposiciones.

indudable que reflejan el “entendimiento” (*understanding*) de las partes acerca de las medidas que “deberían ser adoptadas” (*should be adopted*).

Por otra parte, la propia Declaración expresa: “Los delegados llegaron a la conclusión que, **sujeto a la aprobación de sus respectivos gobiernos**, deberían ser adoptadas las siguientes medidas..”⁹⁰ (negrita añadida). Por lo tanto, pese a que fue inicialada por los jefes de las delegaciones de la Argentina y el Reino Unido el 1 de julio, la adopción de las medidas indicadas en la Declaración Conjunta quedó sujeta a la aprobación de los respectivos gobiernos, lo que sucedió el 5 de agosto, cuando el Ministro de Relaciones Exteriores de la República Argentina, Luis María de Pablo Pardo, remitió nota al Encargado de Negocios del Reino Unido en Buenos Aires que comienza diciendo: “Tengo el honor de informar a Vuestra Excelencia que el Gobierno de la República Argentina aprueba la Declaración Conjunta sobre comunicaciones entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino..” (negrita añadida). El mismo día, el Encargado de Negocios del Reino Unido, T. Peters, remitió nota al canciller argentino en términos que son un reflejo de los anteriores: “I have the honour to inform you that the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland **approves the joint Statement** concerning communications between the Falkland Islands and the Argentine mainland..” (negrita añadida).

Son estas notas, entonces, las que contienen la “aprobación” a la que hace referencia la Declaración Conjunta. ¿Pueden estas notas ser tomadas como la manifestación del consentimiento de ambos Estados en obligarse por un tratado?

Al respecto, el Art. 14.2 de la Convención de Viena dispone que “el consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado se manifestará mediante la aceptación o la **aprobación** en condiciones semejantes a las que rigen para la ratificación” (negrita añadida). Entre estas últimas, el párrafo 1, inc. a) del mismo artículo incluye “Cuando el tratado disponga que tal consentimiento debe manifestarse mediante la ratificación”. Es decir, que el consentimiento de los Estados contratantes puede manifestarse mediante la aprobación cuando el tratado disponga que así debe manifestarse. Esto es, como vimos, lo que dispone la propia Declaración Conjunta al requerir la “aprobación” de los respectivos gobiernos. Pero aquí surgen dos nuevos interrogantes: por un lado ¿qué es lo que requiere dicha “aprobación”: las medidas enumeradas en la Declaración Conjunta, o está en sí misma? Solo en el segundo caso estaríamos ante un supuesto de aplicación del Art. 14.2 de la Convención de Viena y, por lo tanto, de un tratado internacional. Por otro lado, ¿es la “aprobación” contenida en las notas una forma válida de manifestar el consentimiento en obligarse por un tratado? Dicho en otros términos, ¿es la aprobación de las notas la misma a la que se refiere el Art. 14.2 de la Convención de Viena? Procuraremos dar respuesta a ambos interrogantes.

Con relación al primero, los fragmentos de las notas antes citados son muy claros en cuanto a que cada gobierno aprobó la Declaración Conjunta en su totalidad, y no solo las medidas que esta enuncia. De hecho, como veremos más adelante, las notas se refieren a las medidas y su ejecución en un párrafo diferente al de la aprobación. Por su parte, al publicarse el acuerdo en la *United Nations Treaty Series*, de la Secretaría de las Naciones Unidas, en cumplimiento de sus funciones de registro de tratados conforme al Art. 102 de la Carta de las Naciones Unidas –a lo que nos referiremos *in extenso* con posterioridad–, la Declaración Conjunta vino acompañada de una nota que hacía referencia a las “*notes dated 5 August 1971 by which the Government of the United Kingdom and the Government of Argentina communicated their respective **approvals** of the Joint Statement*”⁹¹ (negrita añadida). Por lo tanto, la publicación confirma que lo aprobado por las notas fue el texto completo de la Declaración Conjunta.

Respecto el segundo interrogante, debemos tener presente que, como lo señala la doctrina, la aprobación es una forma menos tradicional de manifestación del consentimiento, y es empleada por los Estados cuando quieren expresar su consentimiento en obligarse en una forma simple y directa, e intercambiar las manifestaciones sin ceremonia. De

⁹⁰ Declaración Conjunta, encabezado, segundo párrafo.

⁹¹ UNTS, Vol. 825, Naciones Unidas, Nueva York, 1976, p. 145, nota 1.

allí que la aprobación usualmente no involucre al Jefe de Estado, sino que puede ser expresada por otros altos representantes, como el ministro de relaciones exteriores⁹², como es el caso de la nota que analizamos, del lado argentino. También la doctrina señala que en el plano nacional, la aprobación es una forma simplificada de ratificación –en cuanto esta es la forma tradicional de manifestar el consentimiento en obligarse por un tratado, como surge del propio Art. 14 de la Convención de Viena– que permite a los gobiernos la oportunidad de examinar el tratado antes de consentir en obligarse sin la necesidad de someter el texto al escrutinio parlamentario⁹³. Tristemente, cuando se celebró el acuerdo, nuestro país carecía de parlamento por estar bajo un gobierno *de facto*, pero la elección de esta forma en caso de haber contado con un gobierno democrático habría implicado obviar el requisito establecido en el por entonces Art. 67, inc. 19 de la Constitución Nacional. Volveremos sobre la cuestión del derecho interno más adelante, pero en definitiva, evitando términos más formales como “ratificación” o “adhesión”, la aprobación permite a los Estados vincularse por procedimientos más simples. En el plano internacional, la aprobación equivale a una declaración definitiva por un Estado que expresa su voluntad de obligarse por un tratado⁹⁴.

Dicho esto, nada impide considerar a la aprobación dada por las notas del 5 de agosto como una “aprobación” en cuanto forma de manifestación del consentimiento en obligarse por un tratado, en el sentido de la regla contenida en el Art. 14.2 de la Convención de Viena. Asimismo, si nos remitimos a los términos de la nota en la publicación de la Declaración Conjunta en la *United Nations Treaty Series*⁹⁵, la palabra empleada, “approvals”, es el plural de “approval”, término utilizado en la versión inglesa del Art. 14.2 de la Convención de Viena.

Es pertinente señalar que autores como Beltramino refieren a que la Declaración Conjunta fue aprobada “*por intercambio de notas entre los dos gobiernos*”⁹⁶. Ello es correcto, mas no debe confundirse este intercambio con el que veremos a continuación, previsto en el Art. 13 de la Convención de Viena. El canje de instrumentos de aprobación como forma de manifestación del consentimiento está previsto en el Art. 16, inc. a) de la Convención de Viena y fue la forma elegida por las partes para expresar su aprobación a la Declaración Conjunta.

Por lo tanto, podemos concluir provisoriamente que la Declaración Conjunta, no obstante su denominación, reúne los requisitos necesarios para ser considerada como un acuerdo internacional en el sentido de las reglas de la Convención de Viena. Como veremos más adelante, no obstante esta caracterización, es en realidad *parte* de un tratado internacional compuesto de varios instrumentos.

El intercambio de notas

La naturaleza jurídica del intercambio de notas reversales del 5 de agosto de 1971 de acuerdo al derecho internacional es mucho más clara, tanto por las normas que les resultan aplicables, como por su propio texto.

En este caso, es la regla del Art. 13 de la Convención de Viena, que ha sido considerado como expresión del derecho consuetudinario⁹⁷, la que resulta aplicable. Este dispone:

⁹² DÖRR, Oliver y SCHMALENBACH, Kirsten (Eds.): *Vienna Convention on the Law of Treaties. A Commentary*, Springer, Heidelberg, 2012, p. 188.

⁹³ VILLIGER, Mark E.: *Commentary on the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties*, Martinus Nijhoff, Leiden, 2009, p. 212.

⁹⁴ *Ídem*.

⁹⁵ *UNTS*, cit. p. 145, nota 1.

⁹⁶ BELTRAMINO, Juan Carlos: *op. cit.*, p. 10.

⁹⁷ DÖRR, Oliver y SCHMALENBACH, Kirsten (Eds.): *op. cit.*, p. 176; VILLIGER, Mark E.: *op. cit.*, p. 202.

“Consentimiento en obligarse por un tratado manifestado mediante el canje de instrumentos que constituyen un tratado. El consentimiento de los Estados en obligarse por un tratado constituido por instrumentos canjeados entre ellos se manifestará mediante este canje: a) Cuando los instrumentos dispongan que su canje tendrá ese efecto; o b) Cuando conste de otro modo que esos Estados han convenido que el canje de los instrumentos tenga ese efecto”.

El término “instrumentos” en el artículo 13 debe entenderse en sentido amplio⁹⁸, y comprende una gran variedad de situaciones en la práctica: notas, cartas, telegramas, mensajes, correspondencia, comunicaciones, memorándum o *aide-mémoire*, firmadas, no firmadas o inicialadas por los representantes de las partes⁹⁹. De ello se sigue que existe la más amplia flexibilidad para las partes acerca de qué tipo de comunicaciones usar para expresar su consentimiento en obligarse; el único requisito es que lo hagan en forma escrita¹⁰⁰.

En cuanto al procedimiento, lo típico del intercambio es que las firmas no aparezcan juntas en un documento, sino en dos notas separadas: la nota inicial que establece el acuerdo propuesto, y la respuesta que lo acepta. Cada una de las partes tiene en su poder una nota firmada por el representante autorizado de la otra. En la práctica, la segunda nota, usualmente la nota de respuesta, reproduce el texto de la primera nota¹⁰¹. El acuerdo se concluye a través del acto del intercambio, cuya fecha se corresponderá, Generalmente, con la de la última nota¹⁰².

La Corte Internacional de Justicia tuvo oportunidad de referirse a esta práctica en su sentencia en la causa *Obligación de negociar un acceso al Océano Pacífico (Bolivia c. Chile)*, al analizar si un intercambio de notas entre las partes que había tenido lugar en 1950 constituía un acuerdo internacional de este tipo:

“The Court further observes that the exchange of Notes of 1 and 20 June 1950 does not follow the practice usually adopted when an international agreement is concluded through an exchange of related instruments. According to that practice, a State proposes in a note to another State that an agreement be concluded following a certain text and the latter State answers with a note that reproduces an identical text and indicates its acceptance of that text. Other forms of exchange of instruments may also be used to conclude an international agreement”¹⁰³.

Al trasladar estas consideraciones teóricas a nuestro caso de análisis, veremos cómo se satisfacen todos los elementos estudiados. Aunque ambas notas son de la misma fecha, podemos advertir que la propuesta emerge de la nota británica, al dirigirse al Ministro de Relaciones Exteriores argentino para informar “*that the Government of the United Kingdom are prepared to conclude an agreement with the Government of the Argentine Republic in the following terms..*” y que, tras reproducir los términos, finaliza diciendo: “*If the foregoing is acceptable to the Government of the Argentine Republic, I have the honour to propose that **this Note together with Your Excellency's reply in that sense shall constitute an agreement between the two Governments which shall enter into force on the date of your reply***”¹⁰⁴ (negrita añadida).

⁹⁸ DÖRR, Oliver y SCHMALENBACH, Kirsten (Eds.): op. cit., p. 177.

⁹⁹ VILLIGER, Mark E.: op. cit., p. 200.

¹⁰⁰ DÖRR, Oliver y SCHMALENBACH, Kirsten (Eds.): op. cit., p. 177.

¹⁰¹ VILLIGER, Mark E.: op. cit., p. 200.

¹⁰² DÖRR, Oliver y SCHMALENBACH, Kirsten (Eds.): op. cit., p. 177.

¹⁰³ CIJ: *Obligation to Negotiate Access to the Pacific Ocean (Bolivia v. Chile)*, Judgment, I.C.J. Reports 2018, p. 507, párr. 117.

¹⁰⁴ Notas reversales del 5 de Agosto de 1971.

Por su parte, la nota argentina reproduce en su integridad la nota británica, y concluye: “Al comunicar a Vuestra Excelencia la conformidad del Gobierno argentino con los términos de la nota transcripta, cuyo texto y el de esta respuesta constituyen un acuerdo entre ambos Gobiernos..”¹⁰⁵ (negrita añadida).

Es decir, tenemos dos notas, emanadas de representantes debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, una con una propuesta y otra con la aceptación de dicha propuesta –que además transcribe la propuesta de conformidad a la práctica habitual en el derecho internacional–, y la expresa mención de que el texto de la propuesta y de su respuesta constituyen un acuerdo, resultando aplicable, por lo tanto, la regla del inciso a) del Art. 13 de la Convención de Viena, en cuanto los propios instrumentos consagran su efecto jurídico.

En otras palabras, podemos concluir provisoriamente que el intercambio de notas reversales del 5 de agosto de 1971 entre la Argentina y el Reino Unido también reúne los requisitos necesarios para ser considerado como un acuerdo internacional en el sentido de las reglas de la Convención de Viena. Como veremos más adelante, no obstante esta caracterización, al igual que la Declaración Conjunta, es en realidad parte de un tratado internacional compuesto de varios instrumentos.

La entrada en vigor

¿Cuándo entraron en vigor la Declaración Conjunta y el acuerdo por notas reversales? En el caso de este último, la doctrina señala que la fecha de conclusión normalmente también coincide con la entrada en vigor del acuerdo; no obstante, los Estados son libres de determinar una fecha de entrada en vigor diferente en el intercambio de instrumentos¹⁰⁶. La nota británica claramente estipulaba que el acuerdo entraría en vigor en la fecha de la respuesta argentina, la que, al haberse producido el mismo día, coincide con la fecha de conclusión del acuerdo, esto es, el 5 de agosto de 1971.

Respecto de la Declaración Conjunta, la respuesta no es tan clara, puesto que su texto no contiene ninguna disposición relativa a la entrada en vigor. Debemos analizar, por lo tanto, los instrumentos de aprobación. La nota argentina del 5 de agosto expresa: “El Gobierno de la República Argentina por su parte pondrá en ejecución las medidas referidas en esa Declaración Conjunta, con efecto a partir del día de la fecha”, mientras que en la nota británica se lee: “The United Kingdom Government will for its part put into operation the measures referred in that Joint Statement with effect from today’s date”. Adviértase que no se refiere a la entrada en vigor, sino a la “puesta en ejecución/put into operation”, que no son necesariamente sinónimos. En la publicación del acuerdo en *United Nations Treaty Series*, la nota a la que ya hemos hecho referencia expresa: “Put into operation 5 August 1971, in accordance with the provisions of the notes dated 5 August 1971”¹⁰⁷. Dos aspectos deben ser destacados sobre esta nota. En primer lugar, que la fecha está “en conformidad” con las disposiciones de las notas, de lo que deriva que esa puesta en ejecución es el resultado del consentimiento de las partes manifestado en el intercambio de instrumentos de aprobación. En segundo lugar, debemos señalar que los términos contrastan con los que la publicación emplea al referirse al acuerdo por notas reversales, también por nota al pie: “Came into force on 5 August 1971 by the exchange of the said notes”¹⁰⁸. Es decir, en este caso, emplea los términos habituales para referirse a la entrada en vigor (*entry in force*) de un tratado. ¿Significa esto que la Declaración Conjunta, al ser “puesta en ejecución”, no entró en vigor y no es, por tanto, un tratado? Consultados los respectivos repositorios digitales de tratados de las partes, ninguno de los dos señala con precisión la fecha de entrada en vigor de la Declaración Conjunta.

¹⁰⁵ Ídem.

¹⁰⁶ DÖRR, Oliver y SCHMALENBACH, Kirsten (Eds.): op. cit., p. 177.

¹⁰⁷ UNTS, cit., p. 145, nota 1.

¹⁰⁸ UNTS, cit., p. 152, nota 1.

En nuestra opinión, y toda vez que, como ya adelantamos y justificaremos más adelante, tanto la Declaración Conjunta como el acuerdo por notas reversales constituyen un único tratado internacional, sumado al hecho de que la fecha de la “puesta en ejecución” coincide con la de la entrada en vigor estipulada en las notas reversales, es correcto afirmar que el acuerdo, en todas sus partes, entró en vigor, de acuerdo a lo consentido por las partes, el 5 de agosto de 1971.

El registro en la Secretaría de las Naciones Unidas

El Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas dispone en su primer párrafo: *“Todo tratado y todo acuerdo internacional concertados por cualesquiera Miembros de las Naciones Unidas después de entrar en vigor esta Carta, serán registrados en la Secretaría y publicados por ésta a la mayor brevedad posible”*. El objetivo de esta norma es garantizar que todos los tratados y acuerdos internacionales sean de dominio público y ayudar así a eliminar los tratados secretos.

La Asamblea General aprobó un Reglamento para la aplicación del Art. 102, y lo modificó en varias oportunidades. La versión vigente, aprobada por la resolución 73/210, de 2018, contiene varias disposiciones de interés para nuestro análisis. Así, de acuerdo al Art. 1.2, *“No se hará el registro hasta que el tratado o acuerdo internacional haya entrado en vigor entre dos o más de las partes signatarias”*, mientras que según el Art. 1.3, cualquiera de las partes puede efectuar el registro y, en tal caso, el registro por una de las partes exime a las demás de hacerlo (Art. 3.1). De acuerdo al Art. 8.1, el registro comprenderá:

“con respecto a cada tratado o acuerdo internacional, una indicación de: a) El número de serie dado en el orden del registro; b) El título dado al instrumento por las partes; c) El nombre de las partes entre las que se haya concluido; d) Las fechas de la firma, ratificación, aprobación o aceptación, canje de ratificaciones, adhesión y entrada en vigor; e) La duración, en su caso; f) El idioma o los idiomas en que se haya redactado; g) El nombre de la parte, organismo especializado o depositario que registre el instrumento y la fecha de registro; h) Todos los datos sobre su publicación en la compilación de tratados de las Naciones Unidas”.

El Art. 12, por su parte, dispone que la Secretaría debe publicar todo tratado registrado, incluyendo la información a la que se refiere el Art. 8.1 que citamos. La Secretaría cumple esta disposición mediante la publicación de la *United Nations Treaty Series / Recueil de Traités des Nations Unies*, que contiene los textos de los tratados en sus idiomas de celebración, más las traducciones al inglés y/o francés, de corresponder.

En nuestro caso, la Argentina y el Reino Unido registraron el acuerdo en forma conjunta el 18 de mayo de 1972, se lo inscribió bajo el número 11824, y fue publicado en el volumen 825 de la *United Nations Treaty Series*¹⁰⁹. El título que se le dio en inglés es: *“Joint Statement on communications and movement between the Argentine Mainland and the Falkland Islands (Malvinas). Dated at BuenosAires on 1 July 1971. Exchange of notes constituting an agreement concerning the abovementioned Joint Statement dated 1 July 1971. Buenos Aires, 5 August 1971”*. La publicación incluye los textos auténticos en inglés y en castellano de la Declaración Conjunta y el acuerdo por notas reversales, así como una traducción al francés de los mencionados instrumentos.

La importancia del registro radica en que, siendo una obligación de los Miembros de las Naciones Unidas registrar los tratados de los que son parte, y habiéndola cumplido la Argentina y el Reino Unido, te-

¹⁰⁹ UNTS, cit., pp. 143-161.

nemos así un indicio a favor de la naturaleza de tratado internacional del acuerdo de comunicaciones. Asimismo, y como veremos más adelante, las circunstancias del registro nos permitirán sustentar nuestra afirmación de que se trata de un único tratado internacional.

El significado de la ley 19529

El acuerdo fue “aprobado” por la denominada ley 19.529, sancionada y promulgada el 20 de marzo de 1972, y publicada en el Boletín Oficial del 24 de marzo de ese año. Su Art. 1 se refiere a la Declaración Conjunta en los siguientes términos:

“Apruébase la Declaración Conjunta referente a la apertura de las comunicaciones entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino así como el anexo de dicha Declaración, que fueron inicialados por los representantes de la República Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en la ciudad de Buenos Aires el 1 de julio de 1971, los cuales forman parte de la presente ley”.

En su Art. 2 dispone:

“Apruébase la nota de fecha 5 de agosto de 1971 -cuyo texto integra la presente ley- por la que se comunicó al Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte que el Gobierno de la República Argentina pondría en ejecución a partir de esa fecha las medidas referidas en la Declaración Conjunta que se aprueba en el artículo anterior”.

Finalmente, el Art. 3 establece:

“Apruébase el Acuerdo por notas reversales celebrado en la ciudad de Buenos Aires el 5 de agosto de 1971 -cuyo texto forma parte de la presente ley-, que se refiere a las reservas sobre soberanía efectuadas por el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte como consecuencia de la puesta en ejecución de la Declaración Conjunta del 1 de julio de 1971”.

No queda claro cuál es el significado y alcance de esta “aprobación” respecto de la validez del acuerdo en cuanto tratado internacional. Esto es así por cuanto los llamados “acuerdos simplificados” –entre los que cabe considerar al acuerdo de comunicaciones– reciben esa denominación por obviarse uno o más de los pasos que constituyen el procedimiento interno de aprobación de un tratado, anterior a la manifestación del consentimiento en sede internacional. En ese sentido, y conforme lo señalamos más arriba, el intercambio de instrumentos de aprobación del 5 de agosto de 1971, respecto de la Declaración Conjunta como las nota reversales del mismo día, demuestran que el acuerdo entró en vigor a partir de esa fecha, y sin necesidad de dar cumplimiento a procedimiento interno alguno por ninguna de las partes. De allí que consideremos, como lo hacemos más arriba, que resultan de aplicación tanto la regla del Art. 13 de la Convención de Viena, respecto de la manifestación del consentimiento en obligarse mediante canje de instrumentos, como la regla del Art. 14.2 respecto de la manifestación del consentimiento por aprobación, ambos procedimientos utilizados generalmente en la práctica internacional para acuerdos de tipo simplificado.

La denominada ley 19.529 no parece cumplir ninguna finalidad en ese sentido, toda vez que fue adoptada más de siete meses después de que el acuerdo entrara en vigor, y no contiene ninguna disposición relativa a la implementación, sino solo a una aprobación que, de acuerdo al derecho internacional, no se requería¹¹⁰.

¹¹⁰ Esto no implica que todos los acuerdos celebrados por canje de instrumentos se entiendan como acuerdos simplificados, puesto que hay que estar a lo dispuesto en los propios instrumentos, de acuerdo a lo estipulado por el Art. 13 de la Convención de Viena. Así, por

Tampoco parece necesitarse algún requisito del derecho interno, y el hecho de que se tratara de un gobierno *de facto* solo complica más la cuestión, por cuanto al usurparse el poder legislativo por el Art. 5 del “Estatuto de la Revolución Argentina” –un documento sin valor legal alguno emanado de los autores del golpe de Estado de 1966–, el requisito de aprobación legal para conocimiento del Congreso de la Nación como representante del pueblo no podía cumplirse.

Es por ello que nos inclinamos a pensar que la aprobación de la ley se dio a los efectos de destacar el carácter de tratado internacional al acuerdo y así publicar su texto –que, por expresa disposición de la norma integraba la ley– en el Boletín Oficial, asegurando así su vigencia en el derecho interno, teniendo en cuenta la concepción predominantemente dualista que existía en la época respecto de la relación entre el derecho internacional y el derecho interno.

¿Uno o dos tratados?

Venimos sosteniendo desde el inicio que la Declaración Conjunta y el acuerdo por notas reversales constituyen un único tratado internacional, y no dos acuerdos separados.

Según vimos, la definición de “tratado” de la Convención de Viena comprende “*un acuerdo internacional [...] ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos...*”. Es decir, que el número de instrumentos que forman un tratado es irrelevante a los fines de la Convención, pero la cuestión de si dos o más documentos constituyen uno o más tratados tiene que determinarse sobre la base de la voluntad de las partes: si las partes acuerdan manifestar su consentimiento en obligarse para cada documento separadamente, el *modus operandi* sugiere una fuerte evidencia de una multiplicidad de tratados¹¹¹. Si aplicáramos este último criterio de modo estricto, y toda vez que las partes manifestaron su consentimiento de manera separada –por intercambio de instrumentos de aprobación para la Declaración Conjunta y por notas reversales para el acuerdo sobre el “paraguas de soberanía”–, estaríamos frente a dos tratados internacionales.

Sin embargo, dicho argumento no nos resulta convincente, y consideramos que existen pruebas suficientes para establecer tanto una relación sustancial como formal entre ambos documentos que permiten considerarlo como un único tratado internacional.

La relación sustancial está dada por el mismo contenido del acuerdo: la Declaración Conjunta no puede ser leída sin la “cláusula paraguas”, dado que esta se refiere a aquella. Por otra parte, el texto mismo de la cláusula se aplica a la Declaración Conjunta y a su ejecución, y solamente en ese contexto. Es decir, no es una cláusula de aplicación General para las relaciones entre las partes, sino solamente en lo que se refiera a la Declaración Conjunta. Ninguno tiene vigencia de manera independiente, lo cual queda subrayado por su entrada en vigor, como vimos, *el mismo día*.

Desde lo formal, existen numerosos indicios que profundizan esta relación. En primer lugar, el nombre con el que fue registrado el acuerdo por notas reversales en la Secretaría de las Naciones Unidas es “Exchange of Notes Constituting an Agreement Concerning the Joint Statement dated 1 July 1971”, es decir, que el acuerdo es “relativo” a la Declaración Conjunta. Más explícito es, incluso el *título único* bajo el cual fueron publicados los dos documentos en la *Treaty Series* del gobierno británico: “Exchange of Notes between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Argentine Republic concerning Communications between the Falkland

ejemplo, el “Acuerdo entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República del Paraguay por el que se declaran exentos del pago de todo impuesto o gravamen a los actos que realice la Comisión Mixta Argentino-Paraguaya del Río Paraná” se celebró mediante notas reversales de 6 de junio de 1974, las que disponían que entraría en vigor “*en la fecha en que ambas Partes se comuniquen recíprocamente el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales*”, lo que en el caso de la Argentina se dio mediante la sanción de la ley 21.255, de 17 de marzo de 1976, entrando en vigor el 17 de mayo de ese año.

¹¹¹ DÖRR, Oliver y SCHMALENBACH, Kirsten (Eds.): op. cit., p. 35.

Islands and the Argentine Mainland”¹¹². En segundo lugar, la Declaración Conjunta y las notas reversales fueron registradas en las Naciones Unidas *bajo un mismo número*, el 11824, y como vimos, el Art. 8.1 del Reglamento relativo a la aplicación del Art. 102 de la Carta, el número de serie debe indicarse “respecto de *cada tratado*”, por lo que si fueran tratados diferentes, deberían constar bajo dos números. También figuran bajo un solo número en la base de datos de la Cancillería argentina¹¹³ y del *Foreign Office*¹¹⁴.

Beltramino comenta que la cuestión fue discutida durante la ronda de conversaciones especiales que tuvo lugar en Buenos Aires en junio de 1971:

“Se discutieron algunas ideas acerca del tipo de documento o documentos que serían adoptados al final de las conversaciones y finalmente ambas partes decidieron trabajar en un proyecto de Declaración Conjunta, a ser inicialada por los jefes de las delegaciones y aprobadas por intercambio de notas entre los dos gobiernos, así como en proyectos de notas a ser intercambiadas por los dos gobiernos con reservas de posición respecto de la soberanía sobre las islas”¹¹⁵.

El mismo autor, jefe de la delegación argentina en las conversaciones, se refiere al resultado como “el acuerdo de 1971”¹¹⁶.

La evidencia presentada apunta a que la voluntad de las partes fue siempre considerar al acuerdo como un todo. Su instrumentación en documentos separados obedeció a la necesidad de distinguir las medidas relativas a las comunicaciones de la cuestión de fondo de la soberanía, pero como vimos, sus textos se encuentran indisolublemente unidos.

Por lo tanto, podemos concluir que el acuerdo de comunicaciones entre la Argentina y el Reino Unido, instrumentado en la Declaración Conjunta, inicialada el 1 de julio de 1971 y aprobada por intercambio de instrumentos de aprobación el 5 de agosto de ese año, y en las notas reversales de la misma fecha, es un tratado internacional, en vigor entre las partes desde el 5 de agosto de 1971.

¿Está en vigor?

Habiendo arribado a la conclusión que antecede, es lógico que nos preguntemos si el acuerdo sigue en vigor.

Tanto la Declaración Conjunta como las notas reversales contienen disposiciones relativas a su terminación. Leemos en el párrafo 18 de la Declaración Conjunta: “*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*”. De manera más explícita, las notas reversales contienen el siguiente párrafo: “*Cualquiera de los dos Gobiernos podrá denunciar este acuerdo sujeto a una notificación previa por escrito de seis meses*”. Es decir, se prevé una posibilidad de denuncia, de acuerdo a la regla que se encuentra en el Art. 54 de la Convención de Viena, con un preaviso de seis meses en ambos casos.

No consta en nuestra investigación que la facultad de denuncia haya sido ejercida por ninguna de las partes, ni que tampoco se haya invocado a su respecto alguna causal de terminación de tratados aplicable.

¹¹² Treaty Series, N°64 (1972).

¹¹³ V. https://tratados.cancilleria.gob.ar/tratado_ficha.php?id=laWlnA

¹¹⁴ V. <https://treaties.fco.gov.uk/awweb/awarchive?item=75059>

¹¹⁵ BELTRAMINO, Juan Carlos: op. cit., p. 10.

¹¹⁶ *Ibíd*em, p. 15.

Sin embargo, debe recordarse que el 2 de abril de 1982, con motivo de la recuperación por la fuerza del territorio por parte del gobierno argentino, el Reino Unido rompió relaciones diplomáticas con la Argentina, llevando la cuestión al ámbito de la regla –y la excepción– contenida en el Art. 63 de la Convención de Viena: “*La ruptura de relaciones diplomáticas o consulares entre partes en un tratado no afectará a las relaciones jurídicas establecidas entre ellas por el tratado, salvo en la medida en que la existencia de relaciones diplomáticas o consulares sea indispensable para la aplicación del tratado*”.

Aunque la norma es de interpretación discutida, bien podría argumentarse que la existencia de relaciones entre las partes es una condición “indispensable” para la aplicación del acuerdo de comunicaciones y que, por lo tanto, se ha visto afectado por la ruptura de relaciones. El artículo no especifica de qué tipo de “afectación” se trata, ni si sería un caso de terminación o de suspensión del tratado, aunque la doctrina se inclina por pensar en un supuesto de esta última, por lo que no operaría en forma automática, sino que requeriría ser invocado por alguna de las partes¹¹⁷. Sin embargo, esto no ha sucedido en nuestro caso, lo cual deja en duda la aplicación del supuesto a la especie.

Por otra parte, al reanudarse las relaciones diplomáticas y consulares entre ambos Estados en virtud de los denominados “Acuerdos de Madrid”¹¹⁸, estos no contuvieron referencia alguna al acuerdo de 1971. De hecho, la Declaración Conjunta de 1989 –llamada “Acuerdo de Madrid I”–, contiene su propia “cláusula paraguas”, que ha servido de base para entendimientos posteriores, los que sí hacen expresa mención de esta¹¹⁹.

Es más, podría interpretarse que algunos de estos entendimientos posteriores han reemplazado al acuerdo de 1971. Por ejemplo, cuando el acuerdo por intercambio de notas de 199 dispone que “*Para visitar las Islas Malvinas un ciudadano argentino necesitará un pasaporte argentino válido por la duración de la estadía prevista*”¹²⁰, se está dejando sin efecto el documento establecido en el párrafo 2 de la Declaración Conjunta de 1971¹²¹.

La conducta de las partes también inclina a pensar por la falta de vigencia actual del acuerdo. Así, aunque el párrafo 16 de la Declaración Conjunta contenía el compromiso del gobierno argentino de otorgar becas a residentes de las Islas para estudiar en el territorio continental¹²², cuando en 2015, la Secretaría de Políticas Universitarias del Ministerio de Educación argentino aprobó la creación de la beca “Thomas Bridges” mediante resolución 3982/2015, no incluyó en su texto referencia ni mención alguna al cumplimiento del compromiso del acuerdo de 1971.

Por lo tanto, y pese a su falta de terminación formal, no parece posible sostener la vigencia actual del acuerdo de 1971. Sin embargo, esa misma falta de terminación formal podría permitir encuadrar ciertas medidas tomadas por el gobierno argentino dentro de los compromisos contraídos en dicha oportunidad, con carácter más bien simbólico, de demostración de su voluntad de resolver pacíficamente la controversia, sin que de ello pudiera, no obstante, derivarse la exigibilidad del cumplimiento de las obligaciones del Reino Unido.

¹¹⁷ DÖRR, Oliver y SCHMALENBACH, Kirsten (Eds.): op. cit., p. 1118.

¹¹⁸ Mediante la “Declaración Conjunta de las delegaciones de la República Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte”, de 19 de octubre de 1989, se reanudaron las relaciones consulares, y mediante la “Declaración Conjunta de las delegaciones de la República Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte”, de 15 de febrero de 1990 se reanudaron las relaciones diplomáticas.

¹¹⁹ Por ejemplo, la Declaración Conjunta sobre Conservación de Recursos Pesqueros, de 1990; la Declaración Conjunta “Cooperación sobre actividades costa afuera en el Atlántico sudoccidental”, de 1995; o el Acuerdo por intercambio de notas de 14 de julio de 1999.

¹²⁰ V. https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1999_-_acuerdo_por_intercambio_de_notas.pdf

¹²¹ Podría incluso pensarse en la posibilidad de un caso de aplicación del Art. 59.1.b de la Convención de Viena, aunque estaría discutido si, en efecto, se trata de tratados “sobre la misma materia”.

¹²² Lo cual se ejecutó, como se estudia en el capítulo “Sobre becarios y políticas educativas. Los Acuerdos de Comunicaciones de 1971”, de esta obra.

6. Consideraciones finales

El breve estudio que antecede nos permite ratificar, una vez más, la importancia fundamental del acuerdo de comunicaciones de 1971 como hito en el proceso negociador desarrollado por la Argentina y el Reino Unido en el marco de la resolución 2065 (XX) de la Asamblea General. Su análisis a la luz del derecho de los tratados nos permite concluir que se trata de un verdadero tratado internacional, instrumentado en dos documentos diferentes, pero unidos tanto sustancial como formalmente.

Aunque no fuera denunciado ni sujeto a otras formas de terminación, no parece posible sostener su vigencia en lo sustancial en la actualidad. No obstante, podría servir de sustento simbólico y político para la adopción de medidas de parte del gobierno argentino que den cabales muestras de su buena fe y de sus intenciones de tener en cuenta los intereses de la población de las Islas Malvinas, como lo establecen las resoluciones pertinentes de los órganos de las Naciones Unidas y la cláusula transitoria primera de la Constitución Nacional.

En ese sentido, el acuerdo de comunicaciones es un recordatorio perenne de que una vez fue posible lograr un diálogo constructivo con el Reino Unido y avanzar en el camino hacia la solución pacífica de la controversia.

Esta no es solo una aspiración de todo pueblo amante de la paz, sino una obligación que impone a ambos Estados el derecho internacional de poner fin a la situación colonial sobre las Islas Malvinas, y solo a través la solución negociada de la controversia de soberanía podrá resolverse.

Bibliografía

- Asamblea General: Letter dated 11 December 1970 from the Permanent Representative of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the United Nations addressed to the Secretary-General, UN doc. A/8235
- Asamblea General: Letter dated 11 December 1970 from the Permanent Representative of Argentina to the United Nations addressed to the Secretary-General, UN doc. A/8234
- Asamblea General: Letter dated 12 August 1971 from the Permanent Representative of Argentina to the United Nations addressed to the Secretary-General, UN doc. A/8368
- Asamblea General: Letter dated 12 August 1971 from the Permanent Representative of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the United Nations addressed to the Secretary-General, UN doc. A/8369.
- Asamblea General: Letter dated 21 November 1969 from the Permanent Representative of Argentina to the United Nations addressed to the Secretary-General, UN doc. A/7785
- Asamblea General: Letter dated 21 November 1969 from the Permanent Representative of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the United Nations addressed to the Secretary-General, UN doc. A/7786.
- Asamblea General: Resoluciones aprobadas por la Asamblea General durante su vigésimo sexto período de sesiones, UN doc. A/8429.
- Beltramino, Juan Carlos: "Las 'Conversaciones Especiales' Argentina-Gran Bretaña sobre comunicaciones entre el Territorio Continental Argentino y las Islas Malvinas de 1971-72. Una negociación Diplomática Típica", *Serie Documentos de Trabajo ISEN*, N°21 (1997), p. 5).
- CIJ: Aegean Sea Continental Shelf, Judgment. I. C. J. Reports 1978, p. 39.
- CIJ: Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain, Jurisdiction and Admissibility, Judgment, I.C.J. Reports 1994, p. 112.
- CIJ: Obligation to Negotiate Access to the Pacific Ocean (Bolivia v. Chile), Judgment, I.C.J. Reports 2018, p. 507.

Declaración Conjunta sobre comunicaciones y movimiento entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas, disponible en: <https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1971 - declaracion conjunta entre argentina y el reino unido facsimil.pdf>

Dörr, Oliver y SCHMALENBACH, Kirsten (Eds.): *Vienna Convention on the Law of Treaties. A Commentary*, Springer, Heidelberg, 2012.

García, Gustavo (Coord.): *El Caso del Archipiélago de Chagos. Lecturas jurídicas, políticas y diplomáticas sobre la Opinión Consultiva de la Corte Internacional de Justicia. Dossier de Investigación ReFEM 2065 N°1*, IRI, La Plata, 2019, disponible en: <http://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/10/refem2065-dossierinvestigacion-1-chagos.pdf>.

Godio, Leopoldo: "La importancia de las 'cláusulas paraguas' en la política exterior", *Clarín*, 13 de abril de 2021, disponible en: https://www.clarin.com/opinion/importancia-clausulas-paraguas-politica-exterior_0_eK94vu022.html

Intercambio de notas que constituyen un acuerdo relativo a la Declaración Conjunta de 1 de julio de 1971, disponible en: <https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1971 - paraguas de soberania.pdf>

Pagliari, Arturo (Dir.): *Islas Malvinas. Pasado, presente y futuro*, Advocatus, Córdoba, 2018.

Pezzano, Luciano: "La obligación de negociar y la cuestión Malvinas", disponible en: http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/becas/20160216121559/LA_OBLIGACION_DE_NEGOCIAR_Y_LA_CUESTION_MALVINAS_2016.pdf.

UNTS, Vol. 825, Naciones Unidas, Nueva York, 1976.

Villiger, Mark E.: *Commentary on the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties*, Martinus Nijhoff, Leiden, 2009.



EN LA IMAGEN DE PORTADA DEL PRESENTE CAPÍTULO: TARJETA BLANCA, EMITIDA POR EL GOBIERNO ARGENTINO, PARA EL SR. ALBERTO DROPULICH, EMPLEADO ESTATAL DE GAS DEL ESTADO, ANTE SU VIAJE COMO OFICIAL INSPECTOR DE GAS A LAS ISLAS EN 1976

**MALVINAS
ALBATROS
TANDIL
SOBERANÍA**



**MALVINAS
ALBATROS
TANDIL
SOVEREIGNTY**

DE TANDIL A MALVINAS. LOS VUELOS DE LOS ALBATROS DE 1971

OSCAR MASTROPIERRO

Resumen Hace 50 años, un hecho de singular importancia y real trascendencia, sin antecedentes históricos, vertebraó el interés de todos los argentinos al tiempo que centró la geográfica mirada de país en las islas Malvinas. Hacia allí se dirigieron, desde Tandil, los aviones Grumman Albatros de la Fuerza Aérea Argentina. Se concretó de esta manera el primer enlace oficial argentino con los pobladores de las islas. Estos vuelos iniciaron una comunicación con las Malvinas que tenían como finalidad la asistencia humanitaria, el acercamiento hacia los isleños, ganarse la confianza de los mismos y lograr, a mediano o largo plazo, una solución negociada al problema de la soberanía. Este capítulo hace referencia precisamente a los vuelos que durante 1971 y 1972 señalaron el camino que la Argentina debía seguir para el tratamiento de la Cuestión de las Malvinas, complementándose con los antecedentes forjados durante la década del 60 y que tan buenos resultados le habían reportado a nuestro país.

Palabras clave: Malvinas. Albatros. Tandil. Soberanía.

Abstract Fifty years ago, an event of singular importance and real significance, without historical antecedents, spurred the interest of all Argentines at the same time that it focused the country's geographical gaze on the Malvinas Islands. The Grumman Albatros planes of the Argentine Air Force headed there from Tandil. In this way, the first official Argentine link with the inhabitants of the islands was established. These flights initiated a communication with the Falklands whose purpose was humanitarian assistance, rapprochement with the islanders, gain their trust and achieve, in the medium or long term, a negotiated solution to the sovereignty problem. This chapter refers precisely to the flights that during 1971 and 1972 indicated the path that Argentina should follow to deal with the Malvinas Question, complementing the antecedents forged during the 1960s and which had reported such good results to our country.

Keywords: Malvinas. Albatross. Tandil. Sovereignty.

El conflicto por las Islas Malvinas comenzó en 1833 cuando una fragata británica desembarcó a un grupo de soldados, quienes ocuparon por la fuerza las islas y desalojaron a las autoridades que había designado el gobierno de Buenos Aires. Justamente, en 1829, el Brigadier General Martín Rodríguez, había creado la Comandancia Política y Militar de las Islas Malvinas y las Adyacentes al Cabo de Hornos, designando como primer gobernador a Don Luis Vernet.

Luego de la invasión británica, nuestro país reclamó insistentemente su devolución, no recibiendo respuestas satisfactorias por parte de Gran Bretaña.

Recién en 1965, la Argentina logró su más importante éxito en el ámbito internacional. Ese año, las Naciones Unidas, a través de la Resolución 2065 de la Asamblea General, consideró lo siguiente:

a) El RECONOCIMIENTO de una controversia sobre la soberanía de las islas. No da la posesión a ninguna de las dos partes, sólo reconoce la existencia de una disputa de soberanía.

- b) Solicita a ambas partes que se sienten a una mesa de NEGOCIACIONES para resolver el problema pacíficamente, pedido desconocido por el Reino Unido.
- c) El tercer punto es el más importante, ya que le da ventaja a la postura de nuestro país. La Argentina solicitó que se tuvieran en cuenta los INTERESES de los isleños, por encima de sus DESEOS, que es la postura presentada por Gran Bretaña. Las Naciones Unidas aceptaron, por mayoría de votos, la posición de Argentina.

Con posterioridad a la Resolución el Reino Unido pretendió transformar las negociaciones en conversaciones, con el objeto de apartarse del tema central. Denunciada por la Argentina a la ONU, esta tergiversación, así como la actitud dilatoria de Londres, la Asamblea General adoptó la Resolución 3160 de diciembre de 1973, donde hace conocer a las partes su preocupación por la falta de progreso en las negociaciones, instando a proseguirlas sin demora.

Sin embargo, se intensifican en los primeros seis meses de 1970 los contactos diplomáticos con el Foreign Office a través de nuestra representación diplomática en Londres, mediante los cuales se acuerda realizar entre el 14 y el 23 de julio de ese año una serie de reuniones para considerar propuestas y sugerencias concretas, cuya finalidad era la apertura de comunicaciones entre el territorio continental argentino y las islas en ambas direcciones.

El canciller argentino expresó la creencia de que este acto constituía el primer paso para la solución de la disputa y, a su vez, el embajador británico, Sir Michael Hadow, señaló que las vinculaciones a través de los distintos medios eran un problema humano que trascendía el aspecto puramente mecánico de un sistema de comunicaciones (La Nación, 25/08/1971). En julio de 1971, la Declaración Conjunta de Buenos Aires, logra por primera vez acuerdos concretos.

Al mismo tiempo, en febrero de 1971, comenzaron los vuelos regulares a las islas, que acercarían a nuestro país a los habitantes de aquel territorio insular.

Los Acuerdos de Comunicaciones de 1971 (Declaración Conjunta de Buenos Aires)

El 1 de julio de 1971 se firmó la Declaración Conjunta de Buenos Aires entre la Argentina y el Reino Unido.

Las conversaciones sobre comunicaciones con las islas Malvinas se llevaron a cabo en dependencias del teatro General San Martín de Buenos Aires, donde las delegaciones de los gobiernos de nuestro país y el Reino Unido (esta última con participación de ciudadanos malvinenses) llegaron a un acuerdo en una serie de medidas prácticas discutidas en una atmósfera amistosa y con espíritu constructivo. Además de las resoluciones adoptadas que constaban en un proyecto de declaración conjunta, se acordó la realización de nuevas conversaciones en Puerto Stanley en 1972 (La Nación, 02/07/1971:1)

A través de los acuerdos nuestro país abastecería a las islas de una serie de suministros de los que carecían. De esta forma los isleños lograron consumir carnes y verduras frescas; recibir combustible y gas; maestros argentinos para sus escuelas; becas para que estudiantes isleños accedieran a escuelas y universidades públicas argentinas; atención médica en los hospitales del país; vuelos periódicos para no estar tan aislados del mundo; un servicio aéreo regular; comunicaciones navales, postales y telegráficas; facilidades turísticas; emisión de certificados provisorios para los viajeros; exenciones impositivas; instalación de una oficina de LADE en la capital de las Islas; exención del servicio militar obligatorio argentino a los isleños y otras facilidades tendientes a mejorar sus condiciones de vida; recibir y hacer llegar correspondencia al continente en cuestión de horas.



DIARIO NUEVA ERA (TANDIL), 2 DE JULIO DE 1971, P. 2.

Finalizada la reunión, los integrantes de la delegación británica, presidida por el subsecretario de estado Sr. David Aubrey Scott, partieron con destino a Londres después de despedirse del canciller argentino, mientras que los ciudadanos malvinenses que participaron de las conversaciones viajaron a Puerto Stanley desde Tandil en un avión de la Fuerza Aérea (La Nación, 02/07/1971:1).

En esa oportunidad el jefe de la delegación británica dio a conocer un mensaje, donde decía que:

“Acabamos de completar una etapa de muy arduas negociaciones. Estoy acostumbrado a negociaciones vigorosas pero nunca he participado en sesiones como las que acaban de terminar que se han desarrollado dentro de un marco tan cortés y de amplia colaboración”.

“Agradezco al ministro Beltramino y a sus colegas por la generosa y cordial hospitalidad que nos han brindado durante nuestra estadía”.

“Hemos iniciado una declaración conjunta y un Cambio de Notas. Desearía subrayar que todo lo que hemos acordado aquí deberá ser referido a nuestros respectivos gobiernos y que yo no he venido con las necesarias plenipotencias” (La Nación, 02/07/71:1)

Las conversaciones duraron del 21 al 30 de junio y se dispuso que Gran Bretaña brindara el vínculo marítimo entre las islas y el territorio continental a través de puertos argentinos, en tanto la Argentina suministraría un servicio aéreo mensual. Este servicio se cumpliría momentáneamente con aviones anfibios, en vista de que Puerto Stanley carecía de aeropuerto, por lo que soldados de un regimiento de ingenieros de Gran Bretaña, construirían una pista en el menor tiempo posible (La Nación, 03/07/1971:7).



SOBRE DE LAS ISLAS MALVINAS EN COMEMORACIÓN DE LA DECLARACIÓN CONJUNTA DE BUENOS AIRES.

Documento de viaje

Documentos de viajes especiales permitían que los habitantes de las Malvinas se desplazaran sin inconvenientes por la Argentina (La Nación, 03/07/1971:7).

El documento para viajar en ambos sentidos, que mencionaba el comunicado, era una tarjeta en cuyo anverso decía República Argentina (primero en castellano y luego en inglés) expresa que es un certificado provisional emitido conforme con la Declaración Conjunta de Buenos Aires de 1971. Además incluía lo usual en estos casos, o sea sitios para el apellido, nombre, estados civil, lugar y fecha de nacimiento (La Nación, 02/07/1971:1).

En el reverso, también (primero en español y luego en inglés) se expresaba que el certificado debería ser exhibido cada vez que las autoridades lo requirieran y el estatus de su titular contemplado en la Declaración Conjunta. Además una tercera inscripción decía que para informaciones y averiguaciones se debía recurrir al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (La Nación, 02/07/1971:1).

Versión contradictoria desde Londres

Mientras el acuerdo era firmado en Buenos Aires, desde Londres surgieron versiones según las cuales nuestro país había aceptado dejar sin efecto su reclamación de soberanía sobre las islas Malvinas. Tal decisión se había alcanzado previamente al acuerdo mutuo en las conversaciones que habían desarrollado en Buenos Aires funcionarios de la Argentina y Gran Bretaña (La Nación, 03/07/1971:7).

Al respecto la cancillería argentina manifestó que el contenido del cable era totalmente inexacto y que solo los documentos inicialados en Buenos Aires y dados a publicidad eran los únicos resultantes de las conversaciones ya que revelaban claramente el alcance de los entendimientos logrados. Justamente, los acuerdos, en su punto I, hacían referencia a que si bien subsistían divergencias entre los dos gobiernos en cuanto a las circunstancias que deberían existir para una solución definitiva de la disputa acerca de la soberanía sobre las Malvinas, nada de lo contenido en la declaración podría ser interpretado como una renuncia por cualquiera de los dos gobiernos a derecho alguno de soberanía territorial sobre las islas Malvinas o como un reconocimiento o apoyo de la posición del otro gobierno acerca de la soberanía territorial (La Nación, 03/07/1971:7).

Reiteraba que los derechos soberanos argentinos respecto de las Malvinas eran inatacables y que solamente circunstancias de hecho privaban a nuestro país del ejercicio de aquellos. Si en algo se había caracterizado la Argentina en cuanto a constancia e indelegable tenacidad era en relación al reclamo indicado (La Nación, 05/07/1971).

El comunicado de la cancillería argentina hacía referencia a una etapa muy provechosa, a fin de crear condiciones anímicas entre los pobladores de las Malvinas más favorables a un creciente acercamiento con el continente (La Nación, 25/08/1971).

Los aviones Albatros en la Fuerza Aérea Argentina

A principios de los años 60, nuestro país adquirió seis aviones anfibios Grumman HU-16B Albatros, bimotores de pistón equipados con los adelantos más modernos en materia de equipos radioeléctricos y de navegación. Tres aviones fueron destinados a la Armada y los tres restantes a la Fuerza Aérea.

Este tipo de aviones tenía la función específica de

“búsqueda y rescate, lo que obligaba a dar respuesta inmediata a las solicitudes de aeronaves desaparecidas o en emergencia. La mayoría de los accidentes ocurre en situaciones de mal tiempo y las posibilidades de supervivencia decrecen en función geométrica con la demora en prestar auxilio, por lo tanto avión y tripulaciones estaban capacitados para volar en todo tiempo” (Cano, 2012:28-29).

Los aviones Grumman Albatros arribaron al país el 23 de diciembre de 1962, bajo los numerales BS-01 y BS-02. Fueron las primeras aeronaves dedicadas exclusivamente a búsqueda y salvamento y asignadas primeramente al Grupo 1 de Exploración Lejana y posteriormente al Escuadrón de Búsqueda y Salvamento de la Base Aérea Militar Tandil. Las tripulaciones responsables del vuelo de Estados Unidos a nuestro país estuvieron integradas por los comandantes Roberto Temporini y Rolando L. Abdala; tenientes José M. Pérez y Rubén O. Moro; suboficiales mayores Carlos W. Vera y Alcides Z. López; suboficiales principales Ramón A. Barberis y Oscar R. Giovannetti; y suboficial ayudante Alfredo Wirszecker (Fuerza Aérea Argentina, 1962).

Tanto el avión BS-01 como el BS-02 fueron los primeros de su tipo en sobrevolar la Antártida en septiembre de 1964, siendo trasladados a fines de 1971 al Escuadrón VI de Transporte con asiento en Comodoro Rivadavia. Desde la Base Aérea Militar Tandil realizaron innumerables viajes a las Islas Malvinas entre 1971 y 1972. Entre otras operaciones, en septiembre de 1965, el BS-02 apoyó la travesía hacia la Antártida del Douglas C-47, matrícula TA-05.

El BS-01, accidentado en 1992, fue vendido a un coleccionista norteamericano. Por su parte el BS-02 se encuentra preservado en el Museo Nacional de Aeronáutica en Morón.

El Albatros matrícula BS-03 formó parte del Escuadrón de Búsqueda y Salvamento de la Base de Tandil hasta su traslado a Comodoro Rivadavia. La muestra de que los medios de la Fuerza Aérea estaban operativos permanentemente se confirma con los vuelos de los Albatros a Malvinas o el realizado por el BS-03 a la Antártida para llevar el timón de dirección del Douglas C-47, matrícula TA-05 a la Base Matienzo (Bloomer Reeve, 2015). Ello significó un hecho sin precedentes en los anales aéreos de la Antártida, como el descenso y despegue de un trifibio Albatros de la Fuerza Aérea en la Base Matienzo (Aeroespacio, 1966:34). El BS-03 sufrió un accidente en Merlo en 1975, siendo cedido, luego de su reparación, al Aero Club Brandsen. Allí fue canjeado por un avión A4Q al Museo de la Aviación Naval donde fue reconstruido y rematriculado como 4-BS-3, lugar donde se lo exhibe.



UNA DE LAS TRIPULACIONES DEL BS-01 GENTILEZA: SRA. ELISABET BARRIO.



EL TA-05 ESCOLTADO POR UN ALBATROS SOBRE EL PASAJE DE DRAKE AL TÉRMINO DE LA CAMPAÑA ANTÁRTICA 1965. GENTILEZA: MUSEO HISTÓRICO FUERTE INDEPENDENCIA TANDIL.



BANDERÍN DE LA BASE AÉREA MILITAR TANDIL GENTILEZA: MUSEO HISTÓRICO FUERTE INDEPENDENCIA TANDIL.





EL BS-03 EN LA ANTÁRTIDA. GENTILEZA:
VI BRIGADA AÉREA.

Los vuelos del año 1971. Primer vuelo en el mes de febrero

El primer vuelo realizado por la Fuerza Aérea Argentina para unir la parte continental de la República Argentina con las Islas Malvinas se efectuó el 15 de febrero de 1971 desde la ciudad de Tandil, por requerimiento de la Embajada de Gran Bretaña en Buenos Aires. Como consecuencia de ello, meses más tarde, se firmó la Declaración Conjunta de Buenos Aires o Acuerdos de Comunicaciones a partir de los cuales nuestro país se encargaría del abastecimiento de las islas, que Gran Bretaña se resistía a realizar. A partir de 1972 y durante once años, LADE realizó vuelos regulares a Malvinas en anfibios Albatros y en los Fokker F-27 y F-28.

El 15 de febrero de 1971 el rescate del guardafaros Mathew Mc Connan, gravemente enfermo, por parte de un hidroavión argentino y mientras las negociaciones entre Gran Bretaña y la Argentina se trasladaban a Buenos Aires, aceleró la preparación del primer vuelo oficial argentino a las islas Malvinas que se concretó el 3 de julio del mismo año (Bellando, 16/07/1996).

El Estado nacional, por medio de Líneas Aéreas del Estado (LADE), organismo de fomento perteneciente a la Fuerza Aérea, conectó por primera vez por medio de un avión bimotor trifibio (tierra, agua, nieve) Grumman Albatros, las Islas Malvinas con el continente (José Borotti, 2007).

En esa oportunidad, por solicitud expresa del gobierno británico, el poblador de las islas fue trasladado al continente para su atención en un hospital. La misión sanitaria, que fue concertada por la cancillería argentina, se le encomendó a la Fuerza Aérea, que decidió que uno de sus aviones Albatros de la dotación de Búsqueda y Salvamento (BS) del Escuadrón de Tareas Especiales de la Base Aérea Militar Tandil, se dirigiera de inmediato a Puerto Stanley (Nueva Era, 17/02/1971). Le fue asignada esta primera misión a la aeronave con la matrícula BS-03.

Publicó el diario Nueva Era de la ciudad de Tandil en aquel momento que:

Aquí, en nuestra ciudad, se planificó el rápido salvataje que originó el primer contacto argentino con las Malvinas. La dotación que efectuó el difícil salvataje estuvo dirigida por el mayor Carlos Quaglini, que ofició de piloto y comandante de la aeronave destinada. El resto lo integraban el copiloto, capitán Alfredo Cano; navegador, teniente Raúl Tamagnone; mecánicos, suboficiales mayores Roberto Thomas y Fidel Condino; paracaidista de rescate, suboficial principal Eduardo Llanos; radio operador, cabo principal Héctor Rodríguez; actuando en carácter de médicos el Dr. Cesar de la Vega, que fue comisionado por el Ministerio de Salud Pública de la Nación, y el Dr. y capitán de aeronáutica, Jorge Escribano (Nueva Era, 18/02/1971).



TRIPULACIÓN DEL 15 DE FEBRERO DE 1971 EN LA BASE AÉREA MILITAR TANDIL. GENTILEZA: SR.A. ELISABET BARRIO.

El vuelo hacia Malvinas

El avión decoló de la Base Aérea Militar Tandil a las 10.05 del 14 de febrero en dirección a Comodoro Rivadavia.

En un extenso diálogo con el diario Nueva Era (Tandil), el mayor Quaglini dio detalles del vuelo.

Despegamos desde Tandil hacia Comodoro Rivadavia el domingo. La misión, que imprescindiblemente debía ser diurna, prosiguió el lunes a las 6 horas cuando quitamos freno en Comodoro para amerizar exactamente a las 9.31 horas en la bahía de Puerto Stanley. La necesidad de cotizar surge de la carencia de pistas de aterrizaje para este tipo de aviones en las Malvinas. El tiempo era malísimo, debiendo entrar en vuelo por medio del instrumental. Divisamos las islas desde 60 millas, iniciando el contacto radial de inmediato. En las proximidades de las islas nos acompañó un avión, piloteado por el Sr. John Booth quien, junto a su hija Myriam, efectuó todas las conexiones radiales de las islas con el continente. Tras el amerizaje, fuimos recibidos por el director de Aeronáutica coronel Huerta, un argentino que se encuentra en las islas desde hace un tiempo. Junto a él me llamó la atención el numeroso público que siguió de cerca nuestros movimientos (Nueva Era, 18/02/1971).



PREPARATIVOS PARA PARTIR A PUERTO STANLEY. DIARIO EL PATAGÓNICO, COMODORO RIVADAVIA, 15 DE FEBRERO DE 1971. GENTILEZA: SRA. ELISABET BARRIO.



LANCHERO DANNY DE PUERTO STANLEY GENTILEZA: VI BRIGADA AÉREA.

La situación de Mc Connan

Hacia el 1 de febrero de 1971, Matthew Mc Connan, uno de los guardianes del faro del cabo Pembroke enfermó gravemente. Dada su delicada salud se lo debía trasladar al hospital de Puerto Stanley. El médico de las islas, Malone, decidió no realizar el traslado en un Land Rover debido a que el camino era muy accidentado y se encontraba en malas condiciones, por ese motivo se solicitó ayuda a la Marina Real para realizar el recorrido en un aerodeslizador. El viaje hasta el faro se hizo a gran velocidad en medio de una tormenta con vientos de entre 70 y 90 km por hora. Con el fin de no ocasionar mayores molestias a Mc Connan, la nave regresó más lentamente hasta Stanley, buscando dejar al paciente lo más cerca posible del hospital (Falkland Islands Monthly Review, 1971:18).



MATHEW MC CONNAN EN COMODORO RIVADAVIA. DIARIO EL PATAGÓNICO, COMODORO RIVADAVIA, 16 DE FEBRERO DE 1971. GENTILEZA: SR.A. ELISABETH BARRIO.

Matthew Mc Connan, tenía 59 años y era hijo de un argentino nacido en Puerto San Julián. Una vez producido el traslado al continente, el comandante de la nave argentina expresó que el isleño padecía “...una grave cirrosis hepática con hemorragia. Se le practicó una transfusión y de inmediato se dispuso su traslado a Comodoro, para de allí en un avión más rápido, trasladarlo a la capital argentina. En todo momento recibimos la mayor de las colaboraciones por parte de la población de las Malvinas” (Nueva Era, 18/02/1971).

La tripulación argentina estuvo en las Islas Malvinas por espacio de aproximadamente dos horas, tiempo en que el médico de la Vega revisó al guardafaros. Ante posibles imprevistos y no sabiendo con que panorama se iba a encontrar, el doctor llevó una caja completa de cirugía para utilizarlo en caso de tener que realizar una operación urgente.

Documentación del guardafaro

Una vez decidido el traslado al continente, un representante del gobierno de las Islas Malvinas entregó al Dr. de la Vega y al Comandante Quaglini, un sobre con membrete de la Reina, conteniendo un pasaporte provisorio, con una fotografía del paciente postrado en una cama y su filiación, además de un certificado de vacuna internacional y la historia clínica de Mc Connan.

Ante este hecho, los argentinos recibieron con las protestas del caso el sobre solamente por prevención, entendiendo que era solamente documentación personal del evacuado, agregando que no era necesario el certificado internacional de vacunación para trasladarse dentro del territorio argentino. El pasaporte provisorio constaba de una sola hoja, tamaño oficio con los datos personales del enfermo. También se indicaba que el país de destino era Argentina.

TRABORDO DE MCCONNAN AL ALBATROS.

GENTILEZA: VI BRIGADA AÉREA.



Regreso a Comodoro Rivadavia

El despegue de regreso se produjo a las 12.20 horas, con la ayuda de un jato, cohetes auxiliares a los que debió recurrir dada las condiciones del tiempo, que comenzaban a empeorar a poco del amerizaje. El retorno se extendió por más tiempo que el viaje de ida debido al intenso viento de frente. Recuerda Quaglini que *“Aterrizamos de regreso en Comodoro a las 16.35 horas. Allí aguardaba un avión Fokker 27, comandado por el mayor Martín Álvarez, que comandó el traslado a Buenos Aires”* (Nueva Era, 18/02/1971).



Al respecto, el mayor Quaglino agregó que

“Tengo presente que cuando desembarcamos en Comodoro Rivadavia me indignó ver en un diario con títulos catástrofe en primera plana: ‘Gauchos argentinos rescatan al león inglés’. Se trataba de un hombre enfermo con una cirrosis y una úlcera perforada que él mismo se la atribuía al hecho de haberse tomado una botella de ginebra por día durante los 15 años de servicio. Por el tono amarillento y opaco de su piel (casi incoloro como el de la masilla) y siguiendo su propia argumentación debió haber tomado una botella de ginebra pero en los tres turnos: mañana, tarde y noche” (Bellando, 16/07/1996).



EL POLÉMICO TÍTULO DE CRÓNICA CRITICADO POR QUAGLINI. DIARIO CRÓNICA, COMODORO RIVADAVIA, 16 DE FEBRERO DE 1971.

GENTILEZA: SR.A. ELISABET BARRIO.

Terminada la operación de rescate, el gobierno británico agradeció la acción humanitaria argentina con un comunicado del Foreign Office donde expresaba que *“Estamos profundamente agradecidos a las autoridades argentinas por su rápida reacción ante nuestro pedido de ayuda”* (Clarín, 16/02/71).



EL MÉDICO DE LA VEGA Y MCCONNAN EN COMODORO RIVADAVIA. DIARIO EL PATAGÓNICO, COMODORO RIVADAVIA, 16 DE FEBRERO DE 1971. GENTILEZA: SRA. ELISABET BARRIO.

Traslado a Buenos Aires

Minutos más tarde de su arribo, a las 18.19 horas, y ante la delicada salud del malvinense, se dispuso su rápido envío a la ciudad de Buenos Aires en el avión Fokker F-27, matrícula TC 76, al mando del Mayor Martín Álvarez.



FOKKER F-27 MATRÍCULA TC 76. TRASLADÓ A MC CONNAN DE COMODORO RIVADAVIA A BUENOS AIRES. AEROSPACIO, NRO. 492, P 20.

Llegado a Buenos Aires a las 21.30 horas, fue trasladado en una ambulancia del Servicio de Emergencias del Ministerio de Bienestar Social de la Nación desde Aeroparque al hospital Rivadavia, lugar donde fue internado en el servicio de cirugía general a cargo precisamente del Dr. César de la Vega.

Fue el mismo Dr. de la Vega quien intervino quirúrgicamente al paciente, pero a poco de la operación sufrió diversos problemas respiratorios que obligaron a su urgente traslado desde el hospital Rivadavia hasta el Centro de Rehabilitación Respiratoria "María Ferrer". En ese lugar permaneció en estado de coma durante sus últimas 24 horas y falleció el 22 de febrero a las 22.30 horas. Se encuentra sepultado en el cementerio británico de Llavallol.



EL ECO DE TANDIL, 23 DE FEBRERO DE 1971, P 4.

El contacto con los isleños

El mayor Quaglini dio su impresión sobre el recibimiento y acompañamiento de los malvinenses, al cabo de aquella inolvidable experiencia.

"Me resultó Puerto Stanley un lugar sumamente simpático, alternativa conformada por su aspecto edilicio y la cordialidad malvinense. La edificación es típicamente inglesa, mientras que la topografía de la zona se asemeja sobremanera con los cerros más bajos de Tandil. Es indudable —remarcó Quaglini— que los argentinos atesoran un equivocado concepto

de las población de las Malvinas. No son ingleses que nos apuntan con sus cañones, son hijos de generaciones malvinenses que desean comunicarse con nosotros. La corona inglesa prácticamente ya no cuida sus predicamentos sobre los habitantes de las islas”.

“El entusiasmo de nuestra llegada fue tal, que se dispuso un cese de actividades para que la población acuda a recibirnos. Los argentinos debemos tratar de efectuar un enlace permanente con ellas. A mi regreso traje correspondencia de pobladores a Buenos Aires. Un hecho simpático se tradujo cuando un agente de policía regaló a uno de mis compañeros de misión, su chapa identificatoria. En suma, existe un auténtica necesidad de conocernos” (Nueva Era, 18/02/1971).



SOBRE DE CORREO MATASELLADO EN LAS CIUDADES DE COMODORO RIVADAVIA Y PUERTO STANLEY EL 15 DE FEBRERO DE 1971. GENTILEZA: SR.A. ELISABET BARRIO.



SOBRE CON MEMBRETE DE LA BASE AÉREA MILITAR TANDIL FECHADO EL 3 DE JULIO DE 1971 EN RÍO GALLEGOS Y EN PUERTO STANLEY, FIRMADO POR EL MAYOR CARLOS QUAGLINI. GENTILEZA: JORGE QUAGLINI.

Segundo vuelo en el mes de julio

A raíz de las tratativas que la Argentina había realizado con representantes del gobierno británico, la Fuerza Aérea Argentina, asumió la responsabilidad de efectuar el primer vuelo llevado a cabo como resultado de la Declaración Conjunta de Buenos Aires dos días antes.



NUEVA ERA, 2 DE JULIO DE 1971, P.5.

A las 8.30 del 2 de julio decoló del aeropuerto de Tandil hacia Río Gallegos, distante a 1850 km, el avión Albatros matrícula BS-02 de la Fuerza Aérea Argentina que condujo de regreso a Puerto Stanley a tres habitantes insulares que

participaron en Buenos Aires de las conversaciones para establecer comunicación entre las islas y el continente (Nueva Era, 03/07/1971:8).

Ya en Río Gallegos, los viajeros procedieron a las tareas de equipamiento y análisis de la etapa siguiente. El sábado 3 a las 8.07 horas partió rumbo a las Malvinas el segundo contingente de argentinos que tocaron las islas en ese año (Nueva Era, 06/07/1971:1).

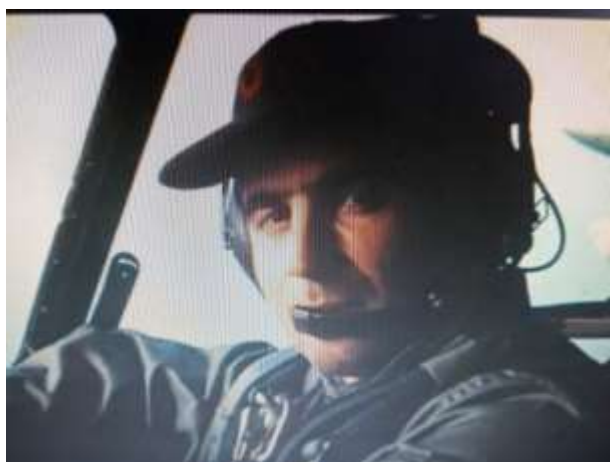
El Albatros llevó una tripulación compuesta por el siguiente personal militar: mayor Carlos Alberto Quaglino (piloto); primer teniente Antonio Alberto Bruno (copiloto); teniente Raúl Antonio Tamagnone (navegador); suboficial mayor Julio Jorge Martín (radio operador); suboficial mayor Abel Jesús Poletto (mecánico) (Nueva Era, 02/07/1971:5).

Completaron el vuelo el secretario de embajada Carlos Louge, de la Dirección de Antártida e Islas Malvinas de la Cancillería argentina; el comodoro Ernesto Arillo del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea; y los tres malvinenses, John Ashley Jones, secretario colonial de Stanley; Richard V. Goss, edecán del gobernador británico en Malvinas y Richard Hills (Nueva Era, 03/07/1971:8).

El 3 de julio antes del mediodía el Albatros se aproximó a las islas con buen tiempo. Sin mayores dificultades y con viento de popa la misión visualizó los islotes y el estrecho San Carlos, que separa la isla occidental con la oriental. El comodoro Bruno recuerda que *"Fue un día maravilloso. Había una hermosa simbiosis entre los retazos blancos de los cirrus (nubes altas) y el celeste del mar y del cielo que nos hicieron recordar a la Bandera Argentina"* (Bellando, 16/07/1996).



OFICIALES DE LA TRIPULACIÓN DEL BS-02 DESPEDIDOS POR SUS FAMILIARES EL 2 DE JULIO DE 1971. GENTILEZA: VI BRIGADA AÉREA.



IZQUIERDA ARRIBA: EL BS-02 EN LA BAHÍA DE PUERTO STANLEY.

ARRIBA: LLEGADA AL MUELLE DE PUERTO STANLEY. GENTILEZA: VI BRIGADA AÉREA.

IZQUIERDA: ANTONIO ALBERTO BRUNO, COPILOTO DEL VIAJE DEL 3 DE JULIO DE 1971.

Acotó el mayor Quaglini, que el vuelo de ida y vuelta a las islas se hizo atendiendo a cartas de vuelo proporcionadas en Río Gallegos, que poseían un detallado estudio de los vientos preponderantes en la zona así como detalles de nubosidades obtenidas por intermedio de datos analizados en Argentina (Nueva Era, 06/07/1971:1).

La zona de acuatizaje comprendía unos mil metros de ancho por cinco kilómetros de largo, arribando el avión ante una pequeña rampa que se utilizaba para el descenso. Allí mismo en la bahía, fueron observados dos aviones con flotadores, que los malvinenses empleaban como modo de enlace entre las islas (Nueva Era, 06/07/1971:1).



JATO UTILIZADO EL 3 DE JULIO DE 1971. GENTILEZA: MUSEO HISTÓRICO FUERTE INDEPENDENCIA TANDIL.

El recibimiento

El recibimiento hacia los argentinos fue bueno. El mayor Quaglini recuerda que "Todo el muelle estaba lleno de autos y chicos con sus bicicletas que se habían reunido allí para vernos llegar. Parecía que todo el pueblo se había volcado al muelle" (Bellando, 16/07/1996).

Bruno por su parte señala que

"'Welcome' fue la primera palabra de cortesía que escuchamos en el muelle. Nos recibieron gente del gobierno de las islas y muchos pobladores (patagónicos austeros serviciales con el tiempo) bien arropados (el día era muy frío) y cargados quizá con los mismos interrogantes que teníamos nosotros" (Bellando, 16/07/1996).

Tres horas permanecieron los argentinos en Puerto Stanley donde fueron invitados a tomar café con salchichas por la señora de Ashley Jones una de los negociadores malvinenses que habían llevado con ellos (Bellando, 16/07/1996).

Los tripulantes repartieron entre las personas que les atendieron tarjetas postales de la ciudad de Tandil, repitiendo así lo efectuado en oportunidad del primer viaje el 15 de febrero. Manifestó el mayor Quaglini que los habitantes de las islas, merced a esta serie de contactos, tenían una cabal impresión de la ciudad de Tandil, casi similar al que conocían de Buenos Aires (Nueva Era, 06/07/1971:1).

El viaje de regreso

El avión levantó vuelo en Puerto Stanley a las 14.40, dirigiéndose a Comodoro Rivadavia, aeropuerto alternativo a Río Gallegos. El aterrizaje se produjo a las 19.25. Luego de abastecerse de combustible, el Albatros, prosiguió viaje hacia su base en Tandil, donde arribó a última hora de la noche (Nueva Era, 03/07/1971:7).

Los malvinenses entregaron al piloto numerosos sobres conteniendo elementos filatélicos dirigidos a coleccionistas de la Capital Federal (Nueva Era, 06/07/1971:1).

Por una comunicación radial del avión en vuelo se supo que cinco personas viajaban como pasajeros en el vuelo de retorno. Tres de ellos eran malvinenses y tenían el propósito de realizar diversos trámites en Comodoro Rivadavia. Ellos eran Chris Milner y Reinaldo Reid, que cubrieron las plazas de los habitantes que bajaron de ida (Nueva Era, 06/07/1971:1). Los dos pasajeros restantes fueron el miembro y el representante de la Fuerza Aérea que viajaron por la mañana a las islas (Nueva Era, 04/07/1971:1).

En la ruta seguida por el Albatros en su regreso al continente, sobrevoló el Atlántico en todo su recorrido de 972 km, que es la distancia entre Malvinas y Comodoro. La de Río Gallegos-Malvinas es de 790 km y la de Comodoro a Tandil, base de los Albatros, es de 1180 km (Nueva Era, 04/07/1971:1).

Interés de los isleños

Desde el primer momento de las negociaciones, los funcionarios británicos y los residentes en las islas Malvinas demostraron especial interés por Comodoro Rivadavia por tres aspectos fundamentales: servicio hospitalario, comunicación telefónica automática a larga distancia y conexión rápida y variada con medios de transporte. En lo que se refiere al servicio hospitalario, la ciudad contaba con un moderno centro asistencial y único en su tipo al sur de Bahía Blanca (Nueva Era, 04/07/1971:1).

El segundo motivo de indudable interés radicaba en que Comodoro Rivadavia era por entonces el extremo de las comunicaciones telefónicas enlazadas al sistema de microondas, lo que permitía el telediscado con la Capital Federal, las principales ciudades argentinas y el servicio internacional de telecomunicaciones vía satélite (Nueva Era, 04/07/1971:1).

El tercer motivo de atracción estaba dado por la conexión aérea y terrestre que ofrecía Comodoro Rivadavia todos los días con los grandes centros urbanos del norte y del extranjero (Nueva Era, 04/07/1971:1).

Compromisos de Londres

El gobierno británico se comprometió a construir una pista de aviación en Puerto Stanley como parte del acuerdo rubricado en Buenos Aires (Nueva Era, 02/07/1971:1). Otro de los compromisos asumidos por Gran Bretaña fue la creación de un servicio regular de transporte marítimo de pasajeros, de mercaderías y postal entre las islas y el continente (Nueva Era, 02/07/1971:1).

Por su parte la embajada británica en Buenos Aires dio a conocer una declaración donde manifestaba que “... los recientes acuerdos ad referendum significan, ni más ni menos, que lo que dicen. Con respecto a la soberanía, el proyecto de cambio de notas asegura que todo acto o actividad que se contempla ahora en el campo de las comunicaciones será sin perjuicio de los derechos de soberanía o reclamaciones de ambas partes” (Nueva Era, 04/07/1971).

La experiencia del Mayor Quaglini

En dependencias del Escuadrón de Búsqueda y Salvamento de la Base Aérea Militar Tandil, el mayor Carlos Alberto Quaglini, en compañía del resto de la tripulación, relató en conferencia de prensa, la serie de detalles relacionados con la misión oficial que efectuando el enlace físico con las islas Malvinas (Nueva Era, 06/07/1971:1).

A modo de introducción en el tema, el mayor Quagliini hizo escuchar a los presentes la grabación del primer contacto radial de la misión con la señorita Myrian Booth, a cargo de los equipos radiales de comunicación, quien se convirtió en la cordial anfitriona de los vuelos argentinos en las islas Malvinas (Nueva Era, 06/07/1971:1).

El piloto expresó su agradecimiento a todo el personal y organismos intervinientes para que la misión fuera exitosa, dado que



MAYOR QUAGLINI, COMANDÓ LOS DOS PRIMEROS VIAJES A MALVINAS.

GENTILEZA: VI BRIGADA AÉREA.

“... la misión que responde al acuerdo argentino-británico por el fomento de las comunicaciones con las islas, movilizó a un verdadero equipo organizativo en el que intervinieron además del Ministerio de Relaciones Exteriores, la embajada Británica en Buenos Aires, el Ministerio de Marina, el Servicio de Meteorología Nacional y el Taller Regional Quilmes, lugar donde se efectuó el acondicionamiento del Albatros HU-16B, matrícula BS-02, que trasladó la misión” (Nueva Era, 06/07/1971:1).



EL ECO DE TANDIL, 7 DE JULIO DE 1971, P 19.

El inicio de los vuelos regulares de LADE

La Fuerza Aérea realizaba el transporte aéreo de carga para satisfacer las necesidades logísticas y operativas propias y de las otras fuerzas armadas, al igual que cubría las necesidades eventuales que las transportadoras nacionales no podían satisfacer, realizando transporte de cargas por contratación en el mercado general y por cuenta de otros organismos estatales. Estos servicios de fomento no tenían carácter competitivo y se ejecutaban por medio de Líneas Aéreas del Estado (LADE), que actuaba como operador independiente o en combinación con empresas aéreas nacionales. Esta actividad le permitía la Fuerza Aérea, además de estimular una tarea importantísima para el desarrollo nacional, mantener

su capacidad operativa y una reserva de bodegas, para casos de emergencia nacional o de movilización militar, en excelentes condiciones económicas y de eficiencia (Aeroespacio, 1978:22).

Y es el 12 de enero de 1972 que se iniciaron los vuelos regulares a las Islas Malvinas a través de LADE. Fue justamente uno de los hidroaviones de LADE, dependiente de la Fuerza Aérea Argentina, que partió esa mañana desde Comodoro Rivadavia dando inicio a la comunicación permanente entre el sector continental y el sector insular argentino que duraría hasta el 30 de marzo de 1982, día del último vuelo de la empresa estatal argentina.

El Albatros despegó a las 6,04, arribando a Puerto Stanley alrededor de las 10,30 horas, emprendiendo el regreso en horas de la tarde.



AVIÓN ALBATROS BS-02. MUSEO NACIONAL DE AERONÁUTICA, EL PALOMAR.
GENTILEZA: MAG. FEDERICO GÓMEZ.

A bordo de la máquina viajaron tres técnicos de la Fuerza Aérea y uno de la Armada con el objeto de estudiar la construcción de una pista firme de aterrizaje a unos 10 km de distancia de Puerto Stanley. La pista se construiría sobre un sector de 800 metros de arena, en el que se colocarían planchuelas de aluminio de 60 centímetros de ancho por 3,5 metros de largo. Su costo fue estimado entre los 600 mil y los 700 mil dólares (Nueva Era, 12/02/1972:1).

Los vuelos de LADE, que tendrían lugar a partir de ese momento el segundo y cuarto martes de cada mes, tendrían un costo de dos millones de pesos cada uno, por cuanto debían utilizar un tipo especial de cohetes (jatos) para reforzar el despegue desde el mar.

Se dispuso que el Albatros efectuara el vuelo desde Comodoro Rivadavia porque era el aeropuerto mejor ubicado y con mayor cantidad de servicios en el sur del país.

Un día antes, el 11 de enero, el vapor argentino Libertad, efectuó una escala no prevista en Puerto Stanley, durante su habitual servicio turístico a la Antártida, siendo el primer navío que llegó a Malvinas con bandera argentina, permaneciendo en el archipiélago por espacio de 10 horas.

El final de los Albatros en Malvinas

En el año 1971 se llevaron adelante 6 vuelos de los aviones Albatros a través de las aeronaves BS-01 y BS-02. Ya en 1972, se realizaron un total de 24 vuelos, 6 de los cuales se realizaron con el BS-02, 9 con el BS-01 y 9 con el BS-03.

Entre el 15 de febrero de 1971 y el 21 y 22 de septiembre de 1972 estos aviones precursores de los vuelos a Malvinas realizaron 30 viajes, lo que les insumió 203 horas de vuelo, con un recorrido que les insumía unas 3 horas de viaje, siempre que las condiciones meteorológicas fueran favorables y no encontraran los fuertes vientos del Atlántico Sur, que cuando soplaban de frente hacían más lenta la travesía.



SOBRES SELLADOS EL 20 Y 21 DE AGOSTO DE 1971 EN PUERTO STANLEY Y COMODORO RIVADAVIA, FIRMADOS POR EL MAYOR CARLOS QUAGLINI. GENTILEZA: JORGE QUAGLINI.

Los vuelos de LADE fueron tripulados por los pilotos Mayor Alberto Álvarez, capitanes Ángel Toribio y José Demarco, primeros tenientes Juan Maclay y Antonio Bruno; navegadores: primeros tenientes Héctor González, Francisco Mensi y Raúl Tamagnone; mecánicos: suboficiales mayores Fidel Contino y Rubén Bidegain y Suboficial Auxiliar Néstor Fernández; radioperadores: Suboficial Mayor Julio Martín, cabos principales Juan Scianca y Eduardo Castilla, Cabo Primero Jorge Morales Cabo Ricardo Del Río.

A partir del 15 de noviembre de 1972 comenzarían los vuelos de los aviones Fokker F-27. El destino quiso que el BS-02 al comando del Capitán Ángel Toribio cumpliera el primero y el último vuelo de un Albatros a Malvinas.

Consideraciones finales

Los viajes de los aviones Albatros tuvieron la trascendencia de romper la incomunicación en que se hallaban los habitantes de las islas Malvinas. Casi olvidados por Gran Bretaña, fue nuestro país, quien logró terminar con ese aislamiento, estableciendo un puente aéreo que los conectaba con el mundo.

Entre el 15 de febrero de 1971 y el 30 de marzo de 1982, se realizaron 1.515 vuelos, se trasladaron a 21.597 pasajeros y 465.763 kg de carga durante 3.553 horas voladas (Fuerza Aérea Argentina, 1998:30).

De esa forma la Fuerza Aérea Argentina tomó bajo su responsabilidad la iniciación de los vuelos regulares con pasajeros y, tiempo después, la construcción de una pista provisoria apta para operar aviones de transporte con ruedas. Como consecuencia de ello, LADE comenzó sus vuelos a Malvinas el 12 de enero de 1972, entre Comodoro Rivadavia y Puerto Stanley con los anfibios Albatros, habilitados para 6/8 pasajeros. Ese vuelo inaugural estuvo a cargo de los entonces capitanes José A. Demarco y Ángel Toribio (Fuerza Aérea Argentina, 1998:30).

Es importante destacar que los primeros vuelos realizados a Malvinas tuvieron como lugar de partida y de arribo a la ciudad de Tandil hasta el traslado de los aviones a su nuevo destino en la Patagonia. Pero mientras ello ocurría es desde la ciudad bonaerense que se conectó a la parte continental del país con su parte insular. Las ciudades de Comodoro Rivadavia o Río Gallegos eran escalas intermedias dado que, por razones de distancia y de tiempo, se debía hacer una parada en el trayecto.

El vuelo llevado adelante el 15 de febrero de 1971, sumado a la Declaración Conjunta de Buenos Aires y al vuelo del 3 de julio del mismo año, formaban parte de un proyecto nacional que establecía un proceso de acercamiento e integración de forma pacífica y progresiva de los habitantes de las islas con nuestro país. Igualmente, la Argentina llevaba adelante su postura de preocuparse por los INTERESES de los isleños, de acuerdo a lo decidido por las Naciones Unidas a través de la Resolución 2065.

La llegada de LADE con sus oficinas a las islas Malvinas, no solo representó la inauguración de la escala regular, sino que fue la primera vez que la bandera argentina flameó oficialmente en aquel lugar desde 1833.

El paso adelante logrado fue altamente significativo porque rompió con el aislamiento geográfico del archipiélago. La Argentina se esforzó todo lo posible para ganarse la buena voluntad de los isleños. El acuerdo y los vuelos iniciados en 1971 eran considerados por los países involucrados como muy satisfactorios, pero de ninguna manera constituía una solución definitiva en la disputa de soberanía de las Malvinas. Lamentablemente los hechos de 1982 terminaron con este proceso iniciado desde Tandil.



SOBRE CONMEMORATIVO DEL 50 ANIVERSARIO DEL VIAJE DE FEBRERO DE 1971.

Bibliografía consultada

- Actividades: 15/02/1971. Un avión Albatros de la Base local evacúa un enfermo de Puerto Stanley. Tandil. Argentina. p 1.
- Aero Latin News: **LADE y Malvinas, un capítulo especial entre 1971 y 1982**. 05/01/2011. http://www.aerolatin-news.com/index.php?sector=noticias_sec¬icia=20497. Consultado el 20/04/2011.
- Bazzani Oscar Clemente: **Los Grumman Albatros en Malvinas**. Línea Ala. 11 de octubre de 2008. <http://linea-ala.blogspot.com/2008/10/los-grumman-albatros-en-malvinas.html>. Consultado el 21/04/2011.
- Bellando Ovidio: "La llegada del Albatros a las islas". En **La Nación**. 16/07/1996. Buenos Aires. Argentina. <http://www.lanacion.com.ar/172627-la-llegada-del-albatros-a-las-islas>. Consultado el 01/04/2011. Consultado el 21/04/2011.
- Bloomer Reeve Carlos Felipe (2015): "Operaciones Aéreas en la Antártida". En **Fundación Marambio**. 15/05/2015. <http://www.marambio.ag/operacionesaereasantartida.html>. Consultado el 14/05/2021.
- Borotti José Alfredo: "LADE en Malvinas: Una década de memoria imborrable". En **Periódico del Sur**. Julio 2007. p 21. http://consultoramundus.com.ar/borotti/11_LADEenMalvinas1.pdf. Consultado el 20/04/2011.
- Cano Alfredo A. (2012): **Recuerdos transporteros**. Malvinas 1982. Argentinidad. Buenos Aires. 272 p.

- Clarín: 16/02/1971. Desde Puerto Stanley trasladó la Fuerza Aérea Argentina a un enfermo grave. Fue internado en el Hospital Rivadavia. Buenos Aires. Argentina.
- Crónica: 16/02/1971. Los “gauchos argentinos” tendieron su mano para salvar la vida de un hombre en nuestras Malvinas. Comodoro Rivadavia. Argentina. p 1.
- El Eco de Tandil. 15/02/1971. **Un Albatros de la Base en humanitaria tarea.** Tandil. Argentina. p 10.
- 23/02/1971. **Murió el guardafaros malvinero.** Tandil Argentina. p 4.
- 02/07/1971. Hoy partirá un avión ‘Albatros’ de la base de Tandil con destino a las Islas Malvinas. Tandil. Argentina. p 20.
- 03/07/1971. Argentina acordó archivar indefinidamente su reclamación de soberanía sobre las Malvinas, anunciaron en Londres. Tandil. Argentina. p 5.
- 07/07/1971. **Puente aéreo (y humano) con Malvinas.** Tandil. Argentina. p 19.
- El Patagónico: 15/02/1971. **Nuestro país evacuará de Malvinas a un enfermo británico.** Comodoro Rivadavia. Argentina. p 1.
- 16/02/1971. Con todo éxito se cumplió el traslado del enfermo inglés desde las Malvinas a Bs. Aires. Comodoro Rivadavia. Argentina. p 1 y 3.
- F.A.F.G: “No hay victoria sin sacrificio”. En **Revista Nacional Aeronáutica y Espacial.** Año XXVI. Nro. 286. Marzo 1966. pp 28-44.
- FALKLAND ISLANDS MONTHLY REVIEW: 03/03/1971. **Mercy flight by hovercraft.** Nro. 147. Port Stanley. p 18.
<https://www.nationalarchives.gov.uk/downloads/Falkland%20Islands%20Monthly%20Review/1971%20Jan-Mar.pdf>. Consultado el 01/06/2021.
- La Nación. 02/07/1971. **Establécense vínculos con las Malvinas.** Buenos Aires. Argentina. p 1.
- 03/07/1971. Desmienten noticias de Gran Bretaña sobre las islas Malvinas. Buenos Aires. p 7.
- 04/07/1971. **Comenzaron los viajes aéreos a las Malvinas.** Buenos Aires. Argentina. p 1.
- 05/07/1971. **Las “conversaciones especiales”.** Buenos Aires. Argentina. p 8.
- 25/08/1971. **El acuerdo sobre las Malvinas.** Buenos Aires. Argentina.
- 16/07/1996. **La llegada del Albatros a las islas.** Buenos Aires. Argentina. <http://www.lanacion.com.ar/172627-la-llegada-del-albatros-a-las-islas>. Consultado el 01/04/2011. Consultado el 21/04/2011.
- La Prensa: 16/01/1971. Llegó a esta capital para su atención médica un residente en las Malvinas. Buenos Aires. Argentina. p 1.
- Nueva Era: 15/02/1971. **Un Albatros de Tandil voló a Puerto Stanley.** Tandil. Argentina. p 1.
- 18/02/1971. Impresiones del mayor Quaglini tras su primer contacto con las Malvinas. Tandil. Argentina. p 4.
- 02/07/1971. Argentina y Gran Bretaña firmaron una declaración sobre las Malvinas. Tandil. p 2.
- 02/07/1971. Un avión de la base aérea militar Tandil en vuelo hacia las Malvinas. Tandil. Argentina. p 5
- 03/07/1971. **Rumbo a las Malvinas.** Tandil. Argentina. p 8.
- 06/07/1971. Detalló experiencias del vuelo a las Malvinas la tripulación del Albatros. Tandil. Argentina. p 1 y 5.
- 12/02/1971. Comenzaron hoy los vuelos regulares a las Malvinas. Tandil. Argentina. p 1.
- 01/07/1971. Partirá mañana un Albatros de Tandil en el primer servicio a las Malvinas. Tandil. Argentina. p 6.
- 02/07/1971. Un avión de la Base Aérea Militar Tandil en vuelo hacia las Malvinas. Tandil. Argentina. p 5.

- 06/07/1971. Detalló experiencias del vuelo a las Malvinas la tripulación del Albatros. Tandil. Argentina. p 1.
- 20/08/1971. **El Albatros de Tandil, otra vez en las Malvinas**. Tandil. Argentina. p 7.
- Palazzi Rubén: Las operaciones de transporte aéreo de LADE en las Islas Malvinas. Asociación Tripulantes de Transporte Aéreo.
- <http://www.asociacionatta.com.ar/inicio2.htm>. Consultado el 21/04/2011. Consultado el 21/05/2021.
- Ramos Carmen María: "Sin guerra, ya serían nuestras las Malvinas. Opina el embajador Carlos Ortiz de Rozas". En **La Nación**. Buenos Aires. 01/04/2006.
- http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=793783. Consultado el 12/04/2011
- República Argentina. Ministerio de Defensa. Fuerza Aérea Argentina (1962): **Memoria anual del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea**. Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Buenos Aires.
- Rodríguez Oscar L.: "I Brigada Aérea". En **Aeroespacio**. Año LII. Nro. 492. Marzo-Abril 1993. pp 20-30.
- Sadino Walter José: "El transporte aéreo de carga en la FAA". En **Aeroespacio**. Año XXXVIII. Nro. 402. Marzo-Abril 1978. pp 20-23.
- Universo Armas: **70 aniversario de LADE**. 04/09/2010.
- <http://blogs.perfil.com/armas/2010/09/04/70-aniversario-de-lade/>. Consultado el 20/04/2011.
- Watts, Patrick: "An Islander's memories of the 1971 Communications Agreement between the Falkland Islands and Argentina". En **Penguin News**. 26/02/2021. <https://penguin-news.com/headlines/politics/2021/an-islanders-memories-of-the-1971-communications-agreement-between-the-falkland-islands-and-argentina/>. Consultado el 02/05/2021.



IMAGEN DE PORTADA: "EL ALBATROS BS-02" SOBRE PUERTO STANLEY, PINTURA DE EXEQUIEL MARTÍNEZ. GENTILEZA: VI BRIGADA AÉREA

HOMENAJE AL PRIMER VUELO DE LOS ALBATROS



A 50 AÑOS DE UN VUELO HISTÓRICO ACTIVIDAD VIRTUAL EN HOMENAJE AL PRIMER VUELO DE LOS ALBATROS

REFEM 2065 CoFEI

El 15 de febrero de 2021, el mismo día en que se conmemoraron los 50 años del primer vuelo a las Islas Malvinas, se realizó un emotivo acto de la ReFEM 2065 para homenajear a los tripulantes de tan significativo vuelo. Realizado en la Sala Malvinas del Museo Histórico Fuerte Independencia de la ciudad de Tandil, se le hizo entrega de un diploma de reconocimiento y agradecimiento al suboficial Roberto Thomas, quien asistió acompañado por su nieta Florencia. Para homenajear al Suboficial Eduardo Llanos acudieron su hija María de los Ángeles y su nieto Ciro. La Sr.a. Elisabet Barrio recibió el reconocimiento correspondiente a su esposo, el Suboficial Héctor Rodríguez. A la distancia acompañaron el evento el Sr. Esteban Quaglino, hijo de Carlos Quaglino, Comandante del BS 03; y la Sr.a. Gladis Tamagnone, sobrina del navegador Raúl Tamagnone. El reconocimiento fue también para la VI Brigada Aérea, heredera de aquella Base Aérea Militar Tandil, que tantas páginas de gloria a escrito y que forman parte de la historia reciente de la ciudad y de la Argentina.



SUBOFICIAL MAYOR ROBERTO THOMAS, TRIPULANTE DEL PRIMER VIAJE A LAS ISLAS MALVINAS JUNTO AL JATO QUE DEBIÓ OPERAR EL 15 DE FEBRERO DE 1971. LA REFEM LE HIZO ENTREGA DE UN RECONOCIMIENTO QUE RECIBE JUNTO A SU NIETA FLORENCIA RODRÍGUEZ THOMAS.

A 50 AÑOS DE UN VUELO HISTÓRICO. ACTIVIDAD VIRTUAL EN HOMENAJE AL PRIMER VUELO DE LOS ALBATROS



SRA. ELISABET BARRIO RECIBIENDO SENDOS RECONOCIMIENTO A SU ESPOSO, EL SUBOFICIAL MAYOR HÉCTOR RODRÍGUEZ, POR PARTE DE LA REFEM Y DEL MUSEO HISTÓRICO FUERTE INDEPENDENCIA TANDIL.



ARRIBA: RECONOCIMIENTO DE LA REFEM Y DEL MUSEO HISTÓRICO FUERTE INDEPENDENCIA TANDIL AL SUBOFICIAL PRINCIPAL EDUARDO LLANOS. LO RECIBIERON SU HIJA MARÍA DE LOS ÁNGELES Y SU NIETO CIRO.

IZQUIERDA: SUBOFICIAL PRINCIPAL EDUARDO LLANOS, PARACAIDISTA DE RESCATE, CON SU EQUIPO. EN EL FUSELAJE DE AVIÓN SE LEE PARTE DE LA MATRÍCULA DE UN ALBATROS GENTILEZA: SRA. CLAUDIA LLANOS.

A 50 AÑOS DE UN VUELO HISTÓRICO. ACTIVIDAD VIRTUAL EN HOMENAJE AL PRIMER VUELO DE LOS ALBATROS



ORGANIZADORES DEL ACTO DE ENTREGA DE RECONOCIMIENTOS A LOS TRIPULANTES DEL VUELO DEL 15 DE FEBRERO DE 1971 A LAS ISLAS MALVINAS. DE IZQUIERDA A DERECHA, MAG. OSCAR MASTROPIERRO, REFEM 2065 Y MUSEO MALVINAS TANDIL; COMODORO (RE) VGM RAÚL ÁNGEL DÍAZ, MUSEO HISTÓRICO FUERTE INDEPENDENCIA TANDIL Y ASOCIACIÓN CIVIL DE VETERANOS DE GUERRA AERONÁUTICOS ALA DELTA; SUBOFICIAL MAYOR ALEJANDRO RAMOS, VI BRIGADA AÉREA.

VUELOS
COMUNICACIONES
ACUERDO DE COMUNICACIONES
FOKKER F-27 Y F-28



FLIGHTS
COMMUNICATIONS
COMMUNICATIONS AGREEMENT
FOKKER F-27 AND F-28

“LOS VUELOS DE LADE Y LA RUPTURA DEL AISLACIONISMO EN LAS ISLAS MALVINAS” DE LOS ACUERDOS SOBRE COMUNICACIONES A LOS VUELOS REGULARES DEL FOKKER F-27 Y F-28

MARIELA BARBOSA

PABLO QUINTANA

Resumen Tras las conversaciones llevadas a cabo durante varios años en el marco de las negociaciones para solucionar el conflicto entre la República Argentina y el Reino Unido por la Soberanía sobre las Islas Malvinas, se dieron, a partir de 1971, una serie de conversaciones especiales entre ambos países, para tratar cuestiones sobre comunicaciones y movimientos entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas. Todas estas negociaciones tuvieron como producto la Declaración Conjunta sobre comunicaciones entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino, firmada el 1 de Julio de 1971, donde se adoptaron diversas medidas que buscaban como fin último, cooperar en la búsqueda de una solución definitiva en la disputa entre ambos Estados por la soberanía de las Islas. Con la declaración, se estableció que el Gobierno argentino tomaría las medidas necesarias para el establecimiento de vuelos regulares semanales, para transporte de pasajeros, carga y correspondencia entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino.

En el presente artículo abordaremos la forma en que, partir de 1971, la República Argentina y el Reino Unido comienzan a buscar alternativas para unir por vía aérea y marítima el continente y las islas.

Palabras claves: Vuelos, comunicaciones, Acuerdo de Comunicaciones, Fokker F-27 y F-28

Abstract After the conversations carried out for several years in the framework of the negotiations to resolve the conflict between the Argentine Republic and the United Kingdom over Sovereignty over the Malvinas Islands, a series of special talks between the two took place as of 1971, to deal with communication and movement issues between the Argentine mainland and the Falkland Islands. All these negotiations resulted in the Joint Declaration on communications between the Malvinas Islands and the Argentine mainland, signed on July 1, 1971, where various measures were adopted that sought as an ultimate goal, to cooperate in the search for a definitive solution in the dispute between both States for the sovereignty of the Islands. With the declaration, it was established that the Argentine Government would take the necessary measures to establish regular weekly flights to transport passengers, cargo and correspondence between the Malvinas Islands and the Argentine mainland. In this article we will address the way in which, from 1971, the Argentine Republic and the United Kingdom began to look for alternatives to unite the continent and the islands by air and sea.

Keywords: Flights, communications, Communications Agreement, Fokker F-27 and F-28

“LOS VUELOS DE LADE Y LA RUPTURA DEL AISLACIONISMO EN LAS ISLAS MALVINAS”
DE LOS ACUERDOS SOBRE COMUNICACIONES A LOS VUELOS REGULARES DEL FOKKER F-27 Y F-28



INAUGURACIÓN DE AEROPUERTO TEMPORAL EN HOOKER POINT, CERCANO A PUERTO STANLEY, INAUGURADO EN NOVIEMBRE DE 1972. FUENTE FUERZA AÉREA ARGENTINA.
DISPONIBLE EN: PÁGINA DE FACEBOOK FUERZA AÉREA ARGENTINA.

Introducción

Tras las conversaciones llevadas a cabo durante varios años en el marco de las negociaciones para solucionar el conflicto entre la República Argentina y el Reino Unido por la Soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur, se dieron, a partir de 1971, una serie de conversaciones especiales entre las comisiones de ambos países, para tratar cuestiones sobre comunicaciones y movimientos entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas. De esta manera se seguían también las recomendaciones emanadas de la Resolución 2065 (XX) de la Asamblea General de las Naciones Unidas¹²³.

Todas estas negociaciones tuvieron como producto la *Declaración Conjunta sobre comunicaciones entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino*, firmada el 1 de Julio de 1971, donde se adoptaron diversas medidas que buscaban como fin último, cooperar en la búsqueda de una solución definitiva en la disputa entre ambos Estados por la soberanía de las Islas.

Específicamente, en el punto 8 de dicha Declaración, se estableció que el Gobierno argentino tomaría las medidas necesarias para el establecimiento de vuelos regulares semanales, para transporte de pasajeros, carga y correspondencia entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino.

De esta forma, a partir de 1971, la República Argentina y el Reino Unido comienzan a buscar alternativas para unir por vía aérea y marítima el continente y las islas. En primer lugar y tras recorrer los puertos y aeropuertos patagónicos

¹²³ El 16 de diciembre de 1965 la Asamblea General adoptó la resolución 2065 (XX) –la primera referida exclusivamente a la Cuestión Malvinas- a través de la cual, se reconoció la existencia de una disputa de soberanía entre la Argentina y el Reino Unido e invitó a ambos países a negociar para encontrar una solución pacífica a la controversia. La importancia de esta resolución, radica en que allí se establecen los elementos esenciales que definen a la Cuestión y la forma en que debe ser solucionada.

**“LOS VUELOS DE LADE Y LA RUPTURA DEL AISLACIONISMO EN LAS ISLAS MALVINAS”
DE LOS ACUERDOS SOBRE COMUNICACIONES A LOS VUELOS REGULARES DEL FOKKER F-27 Y F-28**

en busca de los que pudieran ser utilizados para eventuales servicios de vuelos entre el continente y las Islas, se comprobó que no existía aeródromo de ningún tipo en Puerto Stanley. De allí, surgió la idea de utilizar - al menos en un principio- alguno de los aviones anfibios de la Fuerza Aérea Argentina.

Preparación y llegada de los Fokker a las Islas: un avance en la solución del conflicto soberano y un cambio de vida para los isleños.

Como se mencionó anteriormente, con la firma de los Acuerdos de Comunicaciones del 1º de julio de 1971, la Argentina se comprometía a brindar un servicio aéreo regular, con el fin de transportar tanto pasajeros como carga. En un principio, esta tarea recayó en los hidroaviones Grumman HU-16B Albatros de la Fuerza Aérea Argentina. Dichas aeronaves operaron desde Río Gallegos hasta Puerto Stanley, realizando un total de 30 vuelos hasta el 15 de noviembre de 1972, día en el que fue inaugurada la pista de aluminio construida para la operación de los Fokker F-27.

Si bien los Grumman Albatros cumplieron un rol fundamental en conectar las Islas con el continente, sus limitadas capacidades en tema de transporte de pasajeros y carga hicieron que las autoridades argentinas llevarán a cabo la construcción de una pista de aterrizaje de aluminio de carácter provisorio para la operación de aeronaves de una mayor capacidad.

Para septiembre de 1971, arriba a las Islas una comisión mixta integrada por miembros del Ministerio de Relaciones Exteriores y de la Fuerza Aérea Argentina (Fuerza Aérea Argentina, 1998). La tarea de dicha comisión era evaluar el lugar para la construcción de la pista provisional de aluminio para la operación de aviones de mayor porte y de aterrizaje convencional. En dicha operación se inspeccionaron siete sectores, los cuales permitían la construcción de una pista de un poco más de 700 metros de largo. Finalmente fue seleccionada la zona del cabo San Felipe (Hooker Point), ubicado a 5 kilómetros de Puerto Stanley.

Para la construcción de dicha pista se recurrió a la utilización de planchas de aluminio, las cuales fueron adquiridas a la empresa Harvey Aluminium a un costo de 700 mil dólares de aquella época (Roll Out-Aeropoter, 2010). A esto debemos sumarle la necesidad de realizar las construcciones accesorias como viviendas, un local para la estación de comunicación y un camino que conecte el aeropuerto con Puerto Stanley. Para la realización de dicho trabajo fue necesario el envío de 37 personas pertenecientes al personal de la Fuerza Aérea Argentina y de Vialidad Nacional. Los mismos estuvieron bajo el mando del capitán Raúl Maiorano (Fuerza Aérea Argentina).

Finalizada su construcción y siendo inaugurada el 15 de noviembre de 1972 con el aterrizaje del primer Fokker F-27 en las Islas, esta importante construcción iniciaba así una nueva etapa en la interrelación argentino-británico.

Para la ceremonia de inauguración, se contó con la presencia del gobernador británico Ernesto Gordon Lewis y del Brigadier Mayor Higinio Gonzales en representación del gobierno argentino. Rompiendo de esta forma el aislamiento de los isleños y permitiendo la unión entre el continente y el archipiélago (La Nación, 1999).

Entre las características de la pista provisional, podemos encontrar que tenía un largo de 720 metros y un ancho de 36 metros. Estas medidas eran demasiado justas para la operación de los Fokker F-27 Friendship pertenecientes a la Fuerza Aérea Argentina, siendo necesaria la astucia y pericia de los pilotos para poder operar en ella. A esto debemos sumar las inclemencias climáticas (como los fuertes vientos y las lluvias). A pesar de dichos inconvenientes, los F-27 prestarían servicio hasta el año 1978, contabilizando un total de 2.709 horas de vuelo. (Fuerza Aérea Argentina, 1998).

La elección de los Fokker F-27 Friendship no fue casualidad; esta aeronave había sido incorporada por la Fuerza Aérea Argentina en el año 1968, destacándose por ser un avión de transporte de mediano y corto alcance, capaz de realizar despegues y aterrizajes en distancias cortas como así también contaba con la posibilidad de operar en pista poco preparadas o que no estén en condiciones. Se convertía de esta manera en el medio más adecuado para conectar las islas con el continente.

**“LOS VUELOS DE LADE Y LA RUPTURA DEL AISLACIONISMO EN LAS ISLAS MALVINAS”
DE LOS ACUERDOS SOBRE COMUNICACIONES A LOS VUELOS REGULARES DEL FOKKER F-27 Y F-28**

Otro de los puntos destacados de los F-27 que fueron operados por LADE (Líneas Aéreas del Estado) era la posibilidad de configurarlo para el traslado de carga, tropas y pasajeros. Esta última fue la seleccionada para operar en los vuelos hacia Malvinas. En esta configuración, la aeronave podía llevar un máximo de 22 pasajeros como así también carga y correspondencia. Aunque esto último estaba limitado, no permitiendo que el avión pueda despegar con su máximo peso despegue, debido a lo corto de la pista de Puerto Stanley.

Para el año 1974, el Congreso de la Nación Argentina sanciona la ley N° 20.887, la cual contemplaba la ampliación de la pista ubicada en Puerto Stanley (Argentina, 2021). Las obras de ampliación tuvieron un costo 2.300.000 de dólares, finalizando su construcción en octubre de 1976. De esta forma la pista pasó de medir 720 metros a 1200, mejorando de esta forma la seguridad de los aterrizajes y despegues, como así también permitiendo a los aviones poder llevar más carga en cada vuelo.

La ampliación de la pista conllevó otro beneficio para la vida de los isleños, ya que permitió la operación de los aviones Hércules C-130 de la Fuerza Aérea Argentina. Esto aumentó la capacidad operativa para el transporte de cargas y posibilitó la construcción de la planta de Gas del Estado y de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF).

De esta forma y en cumplimiento de los acuerdos de 1971, la Argentina mejoraba no solo las comunicaciones de las islas con el continente sino que también mejoraba las condiciones de vida de los isleños.

El primer vuelo del F-27 relatado por los protagonistas

El vuelo inaugural llevado a cabo por el F-27 quedó programado para el 15 de noviembre de 1972. La I Brigada Aérea, asiento del Escuadrón F-27 (situada en El Palomar, provincia de Buenos Aires), decidió enviar a seis pilotos el día 14 de noviembre de 1972, con propósitos de adiestramiento y familiarización con el aeródromo y lo que era, una insólita pista de aluminio. La tripulación estaba conformada por: Vice comodoro Raúl Barcalá (jefe de Operaciones de la Brigada), Vice comodoro Roberto H. López (jefe del Escuadrón F-27), Mayor Jorge Ricardo Ruiz (jefe de Operaciones de LADE), y los capitanes Rubén Moro, Carlos Gustavo Novillo y Abel Sintora. Ellos deberían luego realizar los vuelos en forma regular a las islas, mientras se adiestraba a aquellos que los reemplazarían.

Uno de sus tripulantes, el Vice comodoro Rubén Oscar Moro- piloto y escritor de varios libros relacionados a la temática Malvinas- describe en primera persona, la aproximación a la pista de las Islas por primera vez y sus sensaciones: (..)

“Poco más al este se encontraba la delgada cinta plateada de la pista del nuevo aeródromo de Puerto Stanley. Ninguno de nosotros había aterrizado hasta ese momento sobre planchas de aluminio, de manera que la curiosidad nos llevó a agolparnos en la cabina para observar este ingenio de la infraestructura aeronáutica. La pista aparecía normal en cuanto a sus proporciones, es decir, no se nos asemejaba tan corta como sus 720 m parecía indicarlo, pero lo que ocurría era que se trataba de una pista tan corta como angosta, pues su ancho era de sólo 36 m y vista desde la perspectiva aérea se tenía la sensación visual de una pista normal. Lo cierto es que era muy corta y por consiguiente había que extremar recursos para que el arribo fuera normal. No queríamos dejar un monumento de F-27 en las Malvinas, es decir, que había que tocar tan próximo al umbral como fuera posible, tan en el centro de la pista como pudiéramos y frenar tan rápidamente como se fuese capaz de hacerlo. Tocar antes del umbral de pista, irse largo o afuera de la misma significaría invariablemente romper el tren de aterrizaje del avión ya que allí no habían banquetas ni zonas firmes de parada; no bien concluía la chapa de aluminio, comenzaba la turba esponjosa, húmeda y sin ninguna consistencia como para soportar siquiera una persona sobre sus pies. Todas estas realidades eran mentalizadas por los tripulantes cuando ya se hallaban próximos al toque, en final con el tren abajo y trabado. Para colmo ese día como para poner a prueba el

**“LOS VUELOS DE LADE Y LA RUPTURA DEL AISLACIONISMO EN LAS ISLAS MALVINAS”
DE LOS ACUERDOS SOBRE COMUNICACIONES A LOS VUELOS REGULARES DEL FOKKER F-27 Y F-28**

avión ya quienes lo piloteaba, había exactamente veinticinco nudos de viento cruzado a 90 grados de la pista, lo cual significaba la peor combinación, ya que este viento no ayudaba a disminuir la velocidad de aproximación y aumentaba los problemas de control direccional. Verdaderamente, no era un buen día para prácticas de aterrizaje. Pero de cualquier forma el Vice comodoro Barcalá, que se hallaba al comando del avión, realizó un buen aterrizaje y el F-27, con los frenos aplicados al máximo se detuvo poco antes de concluir la pista de aluminio. Barcalá respiró aliviado, se sacó los auriculares de sus oídos y después de detener motores dijo: bueno, se acabó el adiestramiento. Hoy no está como para hacer prácticas de aterrizajes y despegues. Allí concluyeron las posibilidades de familiarizar ese día al resto con la operación, lo cual habría de ocurrir luego, en el transcurso de los vuelos regulares, que, al igual que el vuelo inaugural, se efectuaron sin novedad durante varios años”¹²⁴.



IMAGEN DE LA PISTA DEL AEROPUERTO EN HOOKER POINT PRÓXIMO A STANLEY, INAUGURADA EN NOVIEMBRE DE 1972.

Por su parte, el Comodoro retirado Carlos Gustavo Novillo¹²⁵(entonces Capitán) también parte de la tripulación que asistió a la inauguración de la pista de aluminio de Puerto Stanley, fue a su vez el piloto elegido para despegar por primera vez la aeronave desde las Islas Malvinas a Comodoro Rivadavia.

Su experiencia sobre el primer vuelo del F-27 a las Islas Malvinas comenzó mucho antes del aterrizaje a la pista. Como en cualquier vuelo del que debía encargarse (y más en estos casos donde las condiciones eran más complejas de lo habitual), debía ocuparse de la planificación del itinerario y realizar la organización previa al despegue: cantidad de combustible necesario, condiciones meteorológicas y posibles eventualidades.

Finalmente, aterrizaron a las Islas el 15 de noviembre de 1972 a bordo del Fokker F-27, despegando por primera vez desde Comodoro Rivadavia a Stanley.

De la partida y llegada del F-27 a las Islas Malvinas, el piloto Novillo relató

Al llegar a Stanley ya estaba parte de nuestra gente, que había estado trabajando en la pista, y algo de sorpresa fue que en la oficina de control de pasajeros, en lo alto del techo, estaban las dos banderas, la argentina y la británica. Y ahí estaba el honorable gobernador de Malvinas, el señor Lewis, de saco y galera para recibimos. Fue una ceremonia corta, en la que Lewis, dijo unas palabras.

De su avistaje desde el F-27¹²⁶ a tierra cuenta lo siguiente:

¹²⁴ Moro, Rubén Oscar (1996) “La guerra inaudita. Buenos Aires”. Editorial Pleamar.

¹²⁵ Perteneciente a la promoción 26 de la Escuela de Aviación Militar. Egresó con el grado de alférez de la Escuela Militar (EAM) en 1960 y un año después se graduaba como Aviador Militar; su primer destino fue en la Escuadrilla de Servicios de la Secretaría de Aeroparque. Se retiró con el grado de Comodoro. Falleció en el año 2017.

¹²⁶ En Noticias en vuelo. (2017). Fokker F-27, La historia no contada

“LOS VUELOS DE LADE Y LA RUPTURA DEL AISLACIONISMO EN LAS ISLAS MALVINAS”
DE LOS ACUERDOS SOBRE COMUNICACIONES A LOS VUELOS REGULARES DEL FOKKER F-27 Y F-28

“En el trayecto del Aeródromo al centro de Stanley, una zona muy rocosa, con las típicas casitas de la campiña inglesa, de piso alto, escalera y de madera, vi que alrededor de unas 15 casitas, en los primeros vuelos, ponían en el vidrio de la puertas, la leyenda Keep the Falklands British (mantengamos británicas a las Malvinas) como respuesta a nosotros. A los dos meses, lo tenían pegado la mitad, y no porque se les haya volado, sino porque habían tenido una buena experiencia y finalmente no aparecieron más cartelitos”.

Esto demostraría que, en un principio, las medidas de comunicación y conexión tomadas, no convencía del todo a los habitantes de las Islas.

No obstante, el entonces Capitán Novillo, quien continuó realizando la ruta Comodoro Rivadavia-Stanley-Comodoro Rivadavia regularmente, señaló los beneficios que este servicio aéreo regular generó en la población de las Islas: *“Cuando empezamos a volar, la vida en Malvinas tomó un carácter distinto porque tenían transporte semana a semana, el Darwin¹²⁷ se reservaba para las cosas más pesada”*.

Vuelo tras vuelo se fueron relacionando más con la población, entablando una relación más cordial. Además, el Comodoro Novillo afirmó que estos vuelos y tratos, le servían para practicar su inglés.

Respecto al origen de los isleños comentó: “Lo que fue una sorpresa para mí fue que en un 90 por ciento, los habitantes de Malvinas, no eran de Reino Unido, sino de colonias inglesas de países como Australia, Nueva Zelanda, África”.

El Comodoro Novillo compartía también que con el transcurrir del tiempo no solo hubo una aceptación por parte de los isleños de esta nueva relación entre los gobiernos sino que incluso comenzaron a invitar a la tripulación a almorzar y compartir sus platos típicos.

Sin embargo, existían algunas cuestiones a resolver en relación a los trámites y papeles para ingresar a las Islas, ya que además de la burocracia se exteriorizaban los conflictos de soberanía existentes: los tripulantes contaban con una credencial para ser presentada en migraciones al momento de ingresar, sin embargo a ese requerimiento legal el Comodoro Novillo respondió:

“¿Perdón? Estoy cumpliendo funciones comerciales de una línea aérea argentina y comunicando ciudades argentinas, nosotros somos pilotos argentinos y estas islas son argentinas, entonces yo no estoy en el extranjero, estoy en mi país, así que discúlpenme pero no voy a mostrar la credencial”.

En una clara postura de defensa sobre la soberanía de las Islas por parte del Gobierno argentino.

En la experiencia de este piloto de la Fuerza Aérea, cabe destacar que, además de la importancia de los servicios aéreos regulares, la posterior llegada del combustible y el gas envasado (facilitado por el Gobierno argentino) cambió para bien la vida de los habitantes en las Islas.

Ya para 1978 y también en cumplimiento de los acuerdos firmados en 1971, el gobierno británico finaliza la construcción del aeropuerto y pista asfáltica en la península de Fresinet. Esto permitió una mejora significativa en las comunicaciones entre las Islas y el continente, debido principalmente a que se habilitaba el uso de los birreactores Fokker F-28 Fellowship de la Fuerza Aérea Argentina operados por LADE y de prestaciones superiores a los F-27.

El Fokker F-28 Fellowship es un avión de transporte de pasajeros y carga de corto y medio alcance, fabricado por la empresa neerlandesa Fokker. A diferencia de los Friendship que son propulsados por dos motores turbohélice, los F-28 son propulsados por dos turborreactores Roll Royce, lo que le permite tener un peso máximo de despegue de 29.480 kg, siendo capaz de transportar un máximo de 6.500 kilogramos de carga o hasta 65 pasajeros (Defensa, 2020). A esto

¹²⁷ Barco de Carga que partía desde las Islas Malvinas hacia Uruguay cada 3 o 4 meses.

**“LOS VUELOS DE LADE Y LA RUPTURA DEL AISLACIONISMO EN LAS ISLAS MALVINAS”
DE LOS ACUERDOS SOBRE COMUNICACIONES A LOS VUELOS REGULARES DEL FOKKER F-27 Y F-28**

se le sumaba una velocidad de operación mayor que los F-27, permitiéndoles cubrir el trayecto desde Comodoro Rivadavia hacia Puerto Stanley en un tiempo de dos horas y media.

La mayor velocidad del F-28, sumado a la incorporación de un segundo vuelo semanal, permitió a los isleños aprovechar las distintas conexiones con otros vuelos desde la Argentina, facilitando de esta manera la posibilidad de viajar a cualquier parte del mundo en cuestión de horas. Esto sumado al hecho de que la segunda frecuencia semanal hacía más atractivo el turismo hacia las islas (Fuerza Aérea Argentina, 1998).

Impacto en la operación de los Albatros, F-27 y F-28 en Malvinas desde 1971 a 1982

Desde el 15 de febrero de 1971 al 31 de marzo de 1982, tanto la Fuerza Aérea como LADE, realizaron 1.515 vuelos desde el continente hacia las islas, representando un total de 3.553 horas voladas. Gracias a ello se pudieron transportar 21.597 pasajeros y 465.763 kilogramos de carga (Fuerza Aérea Argentina, 1998).

Los datos enunciados con anterioridad demuestran lo titánica de la tarea realizada por la Fuerza Aérea Argentina con el objetivo de cumplir con los acuerdos de Comunicaciones de 1971. No solo por el número de vuelos o de carga transportada, sino por el hecho de haber roto el aislamiento al que estaban sometidos los habitantes de las Islas Malvinas. Estos vuelos significaron a su vez, una mejora en la calidad de vida de estas personas tanto desde lo económico como desde lo social.

La presencia argentina en las islas no se limitaba a la operación de los aviones, estaba abocada en tratar de resolver los miles de inconvenientes de la población, producto del abandono al que habían sido sometidos por las autoridades británicas para quienes nunca estuvieron dentro de sus prioridades.

Conclusiones

La firma de la Declaración Conjunta sobre comunicaciones en Julio de 1971 fue un gran avance no solo diplomático sino en materia de conexiones concretas a nivel territorial entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino.

Si bien el mismo constaba de diversas medidas a llevar a cabo por ambos gobiernos, sin duda alguna el servicio aéreo regular-brindado por LADE-fue un cambio altamente positivo en la vida de los isleños, y que demostró la disposición del gobierno argentino por ayudar a esta población, más allá de una afirmación soberana.

No obstante, conectar las Islas Malvinas con el continente por vía aérea no fue una tarea sencilla. Dichas operaciones estuvieron plagadas de desafíos y obstáculos, motivando de esta forma a la Fuerza Aérea Argentina y a la empresa LADE, a encontrar soluciones prácticas y efectivas para sortear todos los problemas que fueron surgiendo a lo largo de los 11 años, en los que estuvo en vigencia los Acuerdos de Comunicaciones de 1971.

El primer desafío a sortear fue la ruptura del aislamiento al que estaban sometidos los isleños: para ello Argentina dispuso de todos los medios a su alcance para lograrlo. Desde el hidroavión Grumman HU-16B Albatros que conectó Malvinas con la Argentina desde 1971 a 1972, pasando por la construcción de una pista provisoria de aluminio y la utilización de los F-27 y F-28 para conectar las islas.

Todo esto estuvo enfocado en mejorar la calidad de vida de los malvinenses, quienes habían sido olvidados por su metrópolis por décadas. La llegada del emblemático F-27, por ejemplo, implicó mejorar la calidad de vida de los malvinenses quienes hasta ese momento, solo podían recibir correspondencia y elementos por medio del barco Darwin que partía desde Uruguay cada 3 o 4 meses.

A lo largo de estos 11 años de vigencia del Acuerdo bilateral, la Argentina trató de ganarse la simpatía y hospitalidad de la población de Malvinas, tarea muchas veces complicada por la presencia de intereses económicos, sobre

“LOS VUELOS DE LADE Y LA RUPTURA DEL AISLACIONISMO EN LAS ISLAS MALVINAS”
DE LOS ACUERDOS SOBRE COMUNICACIONES A LOS VUELOS REGULARES DEL FOKKER F-27 Y F-28

todo los representados por la Falkland Islands Company. Pese a ello, el profesionalismo y la vocación del personal de la Fuerza Aérea y de LADE lograron generar simpatía a la presencia argentina. Simpatía que desaparecería por los sucesos de 1982.

Es por ello que los Acuerdos de Comunicación revisten gran importancia para la Cuestión Malvinas ya que el país pudo lograr un acercamiento directo con la población y con sus problemas. Más allá del conflicto bélico de 1982, estos acuerdos deben tenerse en cuenta a la hora de planificar y desarrollar una estrategia en torno a Malvinas y su pronta recuperación.

Bibliografía

Moro, Rubén (1996). La guerra inaudita. Buenos Aires. Editorial Pleamar

Publicaciones digitales

Defensa. (2020). Fokker F-28 de la Fuerza Aérea Argentina: gloria y resurrección. Disponible en: <https://www.defensa.com/argentina/fokker-f-28-fuerza-aerea-argentina-gloria-resurreccion> Última visita: 06/06/2021

Historia de la Fuerza Aérea Argentina Tomo VI Volumen 1. Disponible en www.radarmalvinas.com.ar. Última visita: 04/06/2021

Líneas Aéreas del Estado. (2021). Recorrido histórico. Disponible en: http://www.lade.com.ar/recorrido_historico.php Última visita: 04/06/2021.

Mágicas Ruinas. Crónicas del pasado Inauguración de un aeródromo en Puerto Stanley. Las Malvinas se avecinan. Disponible en: <http://www.magicaSr.uinas.com.ar/revistero/argentina/aerodromo-islas-malvinas.htm>. Última visita: 07/06/2021

Página oficial de la República Argentina. (2021). Ley N° 20.887. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-20887-303224> Última visita: 05/06/2021.

Página oficial de la República Argentina. (2020). Escuadrón II de Transporte Aéreo: Profesionalismo, vocación de servicio y amor por la Patria. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/escuadron-ii-de-transporte-aereo-profesionalismo-vocacion-de-servicio-y-amor-por-la-patria> Última visita: 05/06/2021

Roll Out-Aerospotter. (2010). Puerto Stanley destino de LADE. Disponible en: <https://aerospotter.blogspot.com/2010/07/puerto-stanley-destino-de-lade.html> Última visita: 07/06/2021.

Diarios digitales

La Nación. (1999). Pasajeros a bordo. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/opinion/pasajeros-a-bordo-nid209982/> Última visita: 07/06/2021

La Nación. (1999). Malvinas, la primera seducción. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/opinion/malvinas-la-primera-seducion-nid209981/> Última visita: 09/06/2021

Noticias en vuelo. (2016). Paraná lloró el adiós del Fokker F-27. Disponible en: <http://www.noticiasenvuelo.faa.mil.ar/articulos.asp?idn=1937> Última visita: 07/06/2021

Noticias en vuelo. (2016). Fokker, el vuelo histórico. Disponible en: <http://www.noticiasenvuelo.faa.mil.ar/articulos.asp?idn=1806> Última visita: 07/06/2021

Noticias en vuelo. (2015). Una historia del trabajo extremo. Disponible en: <http://www.noticiasenvuelo.faa.mil.ar/articulos.asp?idn=2499> Última visita: 07/06/2021

“LOS VUELOS DE LADE Y LA RUPTURA DEL AISLACIONISMO EN LAS ISLAS MALVINAS”
DE LOS ACUERDOS SOBRE COMUNICACIONES A LOS VUELOS REGULARES DEL FOKKER F-27 Y F-28

Noticias en vuelo. (2017). Fokker F-27, La historia no contada. Disponible en: <http://noticiasenvuelo.faa.mil.ar/articulos.asp?idn=1941> Última visita: 07/06/2021



IMAGEN DE PORTADA: EL ROL DE YPF REABASTECIENDO UN FOKKER F-27 EN EL AEROPUERTO DE PUERTO STANLEY EN 1978. IMAGEN DE JOSÉ LUIS BOSCARDÍN, JEFE DE PLANTA DE YPF EN MALVINAS.

**VUELOS
SOBERANÍA
DISPUTA
ACUERDO DE COMUNICACIONES**



**FLIGHTS
SOVEREIGNTY
DISPUTE
COMMUNICATIONS AGREEMENT**

INICIO DE UNA ETAPA DE INTERRELACIÓN ARGENTINO-BRITÁNICO. LOS VUELOS HACIA MALVINAS. ¿COMIENZO DE UNA NEGOCIACIÓN PACÍFICA?

SOFÍA TAPIA

Resumen En este artículo realizaremos un estudio sobre la evolución de la dimensión aérea en el marco de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, contextualizando tanto política como diplomáticamente la evolución de los mismos en las Islas Malvinas.

Palabras claves: vuelos, soberanía, disputa, Acuerdo de Comunicaciones

Abstract In this article we will carry out a study on the evolution of the aerial dimension within the framework of the 1971 Communications Agreements, contextualizing both politically and diplomatically their evolution in the Malvinas Islands.

Keywords: flights, sovereignty, dispute, Communications Agreement

Introducción

Teniendo como telón de fondo la Resolución 2065¹²⁸ de la Asamblea General de las Naciones Unidas, en los años siguientes hasta 1982 hubo una serie de negociaciones bilaterales entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña por la soberanía de las Islas Malvinas, durante este periodo ambas Partes buscaron por la vía diplomática distintas soluciones a la disputa, pero lamentablemente ninguna pudo concretarse.

Producto de esta resolución, en los años siguientes el gobierno británico aceptaría la propuesta por parte del estado nacional de iniciar un proceso de negociaciones bilaterales por el tema en cuestión. En el año 1966, Buenos Aires fue testigo de la primera visita de un secretario de Estado para Relaciones Exteriores británico, Michael Stewart, quien durante esos días se reunió con el Canciller argentino Miguel Ortiz, junto a otros mandatarios, el objetivo de la reunión era tratar el tema de la disputa por la soberanía de las Islas Malvinas.

Esta conversación tuvo como resultado, el acuerdo entre ambos cancilleres de continuar con las negociaciones de manera diplomática, con el fin de lograr una solución pacífica y que las relaciones entre ambos estados no se vean afectadas.

¹²⁸ La resolución 2065 de la Asamblea General de la ONU, aprobada el 16 de diciembre de 1965, reconoció la existencia de una disputa de soberanía entre el Reino Unido y la Argentina en torno a las Islas Malvinas.

Una segunda etapa de conversación tuvo lugar ese mismo año en Londres, en aquella reunión ambos países se comprometían firmemente a continuar con las negociaciones impuestas hasta el momento y mejorar las comunicaciones entre los habitantes de las Islas y el territorio continental argentino.

Al año siguiente los cancilleres de ambos países se reunieron en el plenario de la Asamblea General de las Naciones Unidas y conformaron la redacción de lo que sería el potencial Memorándum de Entendimiento y detallaba lo siguiente:

El objetivo común es solucionar definitivamente y en forma amistosa la disputa sobre la soberanía, teniendo debidamente en cuenta los intereses de la población de las Islas. A fin de crear las condiciones en las que pueda alcanzarse ese objetivo, los dos gobiernos se proponen realizar rápidos progresos con medidas prácticas para promover la libertad de comunicaciones y movimiento entre el territorio continental y las Islas, en ambas direcciones, de un modo tal que estimule el desarrollo de vínculos culturales, económicos y otros. (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Argentina, 1968).

En Diciembre de ese mismo año, el embajador argentino, Mac Loughlin aprobó el acuerdo disputado en la mesa de negociaciones y posteriormente, comunico al Reino Unido que estaba listo para ser firmado, por su parte, los funcionarios del gabinete británico, informaron que estaban en condiciones de firmar el documento, pero poco antes de concluir con la firma del Memorándum, a causa de unas filtraciones de la negociación por parte de la prensa británica hizo que el Reino Unido diera un paso atrás y abandonara el consenso.

Producto de lo anteriormente mencionada, las negociaciones entre ambos países fueron interrumpidas, pero más tarde, en el año 1971 los Gobiernos de Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña, celebraron por medio de sus respectivas delegaciones, una serie de conversaciones que tenían como objetivo principal promover las comunicaciones y el desplazamiento de personas entre el territorio argentino y las Islas Malvinas.

Como resultado de estas negociaciones se resolvió la Declaración Conjunta sobre comunicaciones entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino. Por medio de ésta, el Gobierno Argentino se comprometió a cumplir con las medidas adoptadas en la presente Declaración. Algunas de esas medidas fueron: el establecimiento de rutas aéreas y marítimas, exenciones de pago de derechos e impuestos, simplificación de trámites para la circulación, residencia y demás tareas orientadas a mejorar la vida de los isleños.

Otro efecto de estos acuerdos entre ambos países fue la creación de una Junta Consultiva Especial formada por representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y de la Embajada Británica para tratar temas relativos al establecimiento de las comunicaciones, y además se designó a un Vicecomodoro de la FAA para ocupar el cargo de miembro de la Junta Consultiva Especial Residente en Malvinas y desempeñarse como jefe de la agencia LADE.

Los Vicecomodoro Cesar de la Colina, Carlos Bloomer Reeve, Rodolfo Carnelli, Eduardo Canosa, y Héctor Gilobert, cumplieron un periodo de dos años cada uno. A principios de 1982 fue designado Roberto Gamen, quien cumplía sus funciones en oportunidad de los hechos del 2 de abril.

El servicio de comunicaciones entre la agencia y territorio argentino estaba al mando de un Suboficial Principal perteneciente al cuadro de la FAA. (AA.VV., 1998, pág. 29). En efecto, El 12 de enero de 1972, la empresa LADE¹²⁹ inicia los vuelos regulares a las Islas Malvinas con un anfibio Albatros matrícula BS-02¹³⁰.

¹²⁹ LINEAS AEREAS DEL ESTADO (LADE), organismo estatal de fomento de transporte aéreo de fomento, depende de la Fuerza Aérea Argentina.

¹³⁰ Albatros matrícula BS-02 era uno de los tres aviones anfibios perteneciente dentro de la Fuerza Aérea Argentina al Grupo "Búsqueda y Salvamento".

La tripulación estaba compuesta por el capitán José A. Demarco, comandante de aeronave; capitán Ángel G. Toribio, primer piloto; primer teniente Francisco F. Mensi, navegador; suboficial Rubén C. Bidegain, mecánico; y cabo principal Juan C. Scianca, radioperador.

Los vuelos hacia Malvinas marcaron la presencia de Argentina nuevamente en las Islas, LADE fue la única línea que en ese momento permitió que la conexión aérea con el continente fuera posible durante una década, entre los años 1972-1982.

Mientras la Ronda de negociaciones entre Argentina y Reino Unido continuaba, en Puerto Stanley se analizaba la posibilidad de la creación de un aeródromo que reuniera las condiciones más apropiadas para los Fokker Friendship F-27. Durante ese año se efectuaron algunos vuelos de manera irregular entre el continente y la Bahía de Stanley con aviones Albatros.

Es importante destacar el papel de la FAA, que fue la institución que llevo adelante el programa para la ejecución de la pista y una ruta que pueda conectar la ciudad con el aeródromo; de esta forma se abriría una relación entre ambos países, aunque esto no fuera por muchos años, ya que los vuelos establecidos en el Acuerdo entre funcionarios argentinos y británicos fueron interrumpidos por el Conflicto del Atlántico Sur.

Inicio de las relaciones argentino-británico

Una vez finalizada la construcción de la pista por la Dirección general de infraestructura aeronáutica, perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina, y más tarde, la creación de una sucursal de LADE en Puerto Stanley, el 15 de noviembre de 1972 fue el día inaugural de los vuelos con aviones Fokker F27 y F28, a partir de ese momento el servicio aéreo era provisto por la FAA a través de la empresa Líneas Aéreas del Estado (LADE). El servicio brindaba frecuencias semanales y comprendían el transporte de pasajeros, carga y correspondencia entre las Islas y el continente.

Con buen criterio, la I Brigada Aérea, asiento del escuadrón **F-27**, resolvió enviar a seis pilotos el día catorce, con propósitos de adiestramiento y familiarización con el aeródromo y su exótica pista de aluminio. Estos eran: Vicecomodoro Raúl Barcala (jefe de Operaciones de la Brigada), Vicecomodoro Roberto H López (jefe de Escuadrón F-27), My Jorge Ricardo Ruiz (jefe de Operaciones de LADE), y los capitanes Rubén Moro, Carlos Novillo y Abel Sintora.

Ellos deberían luego realizar los vuelos en forma regular a las islas, mientras se adiestraban a aquellos que los reemplazarían (AA.VV., 1998, pág. 34).

De esa manera se iniciaría un servicio regular que conectaría las Islas con el territorio argentino; paralelamente a la inauguración de la pista construida por la Fuerza Aérea Argentina, en noviembre de ese mismo año, se desarrolló una nueva serie de conversaciones especiales con respecto a las comunicaciones, donde se discutieron diversos temas, entre ellos: el envío de maestras a las Islas, los mecanismos para otorgar becas a los isleños que les permita estudiar en territorio continental, la puesta en práctica de comunicaciones telefónicas y postales, actividades vinculadas al turismo, el desarrollo de un sistema comercial y bancario entre otras cosas. Pero más allá de las diferentes actividades en relación con las comunicaciones que se comprometía mantener Argentina y que fuera aprovechada por los isleños, no dejaba de lado uno de sus objetivos principales que fue el de recuperar la soberanía de las Islas Malvinas.

En el año 1973 teniendo en cuenta la posición negativa que adoptó el gobierno de Reino Unido frente al pedido por parte de Argentina de tratar el tema de soberanía en las siguientes negociaciones, es que nuestro país decide llevar a cabo una acción diplomática, es así que la Asamblea General de las Naciones Unidas ese mismo año aprobó la Resolución 3160 (XXVIII), documento que reconocía los esfuerzos realizados por el gobierno argentino y manifestaba la necesidad de acelerar las negociaciones entre ambos países y de esta manera lograr un acuerdo pacífico por la soberanía del archipiélago entre ambos estados.

Hay que mencionar además que, en el año 1974 se debió efectuar tareas de mantenimiento a la pista provisoria construida en aquel tiempo con planchas de aluminio, esta actividad estuvo a cargo del personal de Construcciones de

la Fuerza aérea Argentina, en relación con esto, un año más tarde el Congreso Nacional Argentino, sancionaría la Ley Nro. 20.887 que establecía la ampliación de la pista de aterrizaje del aeródromo construido en Puerto Stanley. Esto permitió sumar a las filas, vuelos de carga con aviones Hércules C-130, hecho que posibilitó la comercialización y abastecimiento de productos YPF en las Islas, como consecuencia, se construyó la planta Antares 1¹³¹ para combustibles nafta, aeroquerosen, querosén y gasoil.

Como resultado de la ampliación de la pista en el Puerto Stanley, se incrementó el intercambio en diferentes áreas, esto permitió a los isleños el acceso a un sistema educativo, cultural, social y económico, además que les facilitó el transporte de mercaderías entre el continente y las Islas Malvinas.

Entre 1974 y 1975 se realizaron tareas de investigaciones a cargo de la Sociedad Científica Argentina, y se designaron dos maestras bilingües para el aprendizaje de la lengua española y la enseñanza de la cultura Argentina en territorio malvinense, ellas no solo se encargaban de impartir clases a los alumnos de escuelas primarias y secundarias, sino que además, tenían a cargo talleres destinados a adultos, y también un programa de clases por medio de radio local para aquellos habitantes que residían en zonas más alejadas, y no se hallaban en condiciones de asistir a los establecimientos educativos.

Además, es para destacar el apoyo de la empresa Citroën, que ofreció enviar mediante LADE, un vehículo con ruedas especialmente diseñadas para adaptarse en los campos de hielo, este automóvil sería destinado para brindar apoyo logístico en su agencia ubicada en Puerto Stanley, pero ante la negativa de la Dirección General de Aduanas no se hizo posible la entrega del vehículo.

Para el año 1975, se inició la construcción de la pista definitiva, esta tarea finalizaría un año más tarde.

Petróleo en Malvinas, los “intereses” que iniciaron la disputa.

Nuestro país mantenía la firme postura de lograr un consenso que le facilitaría los vínculos con Reino Unido y de esta manera recuperar la soberanía sobre territorio malvinense, pero esta posición se vio entorpecida durante los años siguientes producto de numerosos incidentes que modificaron las relaciones existentes entre ambos países, uno de ellos fue el interés marcado por el gobierno británico de realizar este acuerdo de cooperación que le favorecería la explotación de recursos naturales en las aguas circundantes con el deseo de determinar la existencia de petróleo.

Entre 1975 y 1976, hubo distintas misiones por parte de científicos y empresas británicas que realizaban actividades de exploración para determinar la existencia de recursos hidrocarburíferos y minerales en las Islas y sus aguas circundantes¹³². El resultado de esta actividad señalada en el “Informe Griffiths”¹³³ que concluyó con la existencia de un importante yacimiento de petróleo, fue suficiente para convencer al gobierno de Gran Bretaña de mantener intactas sus ambiciones sobre las Islas Malvinas. Esto fue motivo para que el 19 de marzo del año 1975, la Cancillería Argentina comunicara que no reconocía cualquier tipo de actividad vinculada a la explotación y/o exploración de recursos naturales en las Islas:

¹³¹ Para mayor información referirse al artículo de Federico Martín Gomez “ANTARES, YPF presente en Malvinas” parte de esta obra.

¹³² «Diplomacia de Malvinas, 1945-1989: De los Acuerdos sobre Comunicaciones al incidente del Shackleton, 1971-1976». Historia General de las Relaciones Exteriores de Argentina. Consultado el 21 de septiembre de 2015.

¹³³ A principios de 1970, el gobierno de Gran Bretaña encomienda al Departamento de Geología de la Universidad de Birmingham -a cargo en ese momento de los geólogos Donald H. Griffiths, P.F. Barker, J. Burrell y P. Simpson- un estudio sobre las rocas sedimentarias alrededor de las islas, publicado como “Geology of the region around the Falkland Islands” y conocido comúnmente a partir de entonces como Informe Griffiths

Teniendo en cuenta que las Islas Malvinas y dichas áreas forman parte integrante del territorio nacional, el Gobierno argentino manifiesta que en ellas no reconoce ni reconocerá la titularidad ni el ejercicio de ningún derecho relativo a la exploración y explotación de minerales o hidrocarburos por parte de un gobierno extranjero. Por consiguiente, tampoco reconoce ni reconocerá y considerará insanablemente nulos cualquier actividad, medida o acuerdo que pudiera realizar o adoptar Gran Bretaña con referencia a esta cuestión que el gobierno argentino estima de la mayor gravedad e importancia.

El gobierno argentino considerará, además, la materialización de actos de la naturaleza antes mencionada, contraria a las resoluciones y consensos sobre las Islas Malvinas adoptadas por las Naciones Unidas, cuyo claro objetivo es la solución de la disputa de soberanía entre los países por la vía pacífica de las negociaciones bilaterales (Lanus, 1984, pág. 481).

Más tarde, en el año 1976, el gobierno británico envió a las Islas un equipo científico dirigido por Lord Shackleton que mediante un informe confirmaron los resultados de la misión dirigida por Griffiths, detallando de esta manera el potencial económico que significaba la existencia de petróleo, minerales y demás recursos marítimos.

Ese mismo año, a pesar de las protestas realizada por el Gobierno Argentino, ambos países retiraron a sus embajadores, y se paralizaron las relaciones entre ambos países, a pesar de eso, Argentina mantuvo la comunicación con las Islas.

El envío de la misión daría lugar a perturbaciones bilaterales, como consecuencia, el gobierno argentino vio la posibilidad de emplear una amenaza de invasión sobre las Islas, es respuesta a los actos de dominio por parte del gobierno británico.

Indudablemente, uno de los detonantes de las relaciones diplomáticas fue el incidente ocurrido entre el ARA Almirante Storni¹³⁴ y el buque RRS Shackleton¹³⁵ que se encontraban navegando al sur del Puerto Stanley en zonas marítimas perteneciente a la jurisdicción argentina, este suceso produjo intranquilidad y descontento por parte de los kelpers¹³⁶.

Luego de las tensiones generadas en aquel último año, el gobierno de facto argentino tomo la decisión de continuar con las negociaciones, al igual que el gobierno británico. Mientras se llevaron a cabo las reuniones bilaterales entre ambos gobiernos, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Resolución 31/49 (XXXI), en donde se exhorta a los estados en la controversia por la soberanía de incluir cualquier tipo de modificaciones en virtud a la negociación.

Durante el periodo del Vicecomodoro Carlos Bloomer Reeve, como integrante de la Junta Consultiva y residente en Malvinas, se produjo el arribo de un vuelo a cargo de la empresa LADE, que trasladaba a las Islas a Lord Shackleton. Durante su estadía mantuvo notables visitas y conversaciones con el Vicecomodoro Bloomer sobre las actividades desempeñadas por la empresa en el archipiélago.

A pesar de la disputa existente, las negociaciones prosiguieron. Para el año 1978, se instituyeron grupos de trabajo relacionados a actividades de cooperación, y otro vinculado a la soberanía de las Islas, sin embargo, ninguno de ellos pudo progresar.

En cuanto a la población en las Islas, se encontraba en un periodo de relativa tranquilidad, había un control local desde Puerto Stanley, y contaban con aviones Beaver¹³⁷.

¹³⁴ Buque tipo destructor perteneciente a la Armada Argentina, fue adquirido en el año 1971.

¹³⁵ Buque real que realizó tareas de investigación en la Antártida desde 1955 hasta 1922

¹³⁶ Término utilizado por los británicos para referirse a los nativos de las Islas Malvinas.

¹³⁷ Luego de la IIGM, Canadá vio la necesidad de diseñar y construir un avión con capacidades especiales para operar en áreas montañosas y remotas. Uno de sus ejemplares fue usado por la FAA en campañas antárticas.

Durante el periodo del Vicecomodoro Julián Canosa se pudo constatar la maniobra limitada que tuvo que realizar el Fokker F-27 durante el aterrizaje y despegue en la pista.

El jefe de la Junta en su permanencia en las Islas pudo verificar el esfuerzo por parte del personal argentino en el ejercicio de diferentes tareas para el buen desempeño de las actividades, no obstante ello, expreso a su par británico la necesidad de:

- Determinar un terreno en el aeropuerto para una planta de combustible aeronáutico.
- Atención adecuada a las frecuencias del FIR² CRV y SAR³, en inglés y castellano, para asegurar la operación del vuelo regular.
- Mayor facilidad de uso del muelle que operaba la FIC, para el buque de transportes navales. (AA.VV., 1998, pág. 46).

En mayo de 1979, gana las elecciones de Gran Bretaña un gobierno conservador en donde Margaret Thatcher, fue nombrada primer ministro, y Nicholas Ridley ocupó el cargo de viceministro de Relaciones Exteriores de Margaret Thatcher, quien ese mismo visito el Puerto Stanley.

Una vez en Buenos Aires, se reunió con el Subsecretario de Relaciones Exteriores de la Cancillería Argentina, Comodoro Carlos Cavándoli, ambos mantenían el interés en continuar con las relaciones en torno a la Cuestión Malvinas. uno de los puntos para destacar de esta conversación fue que los habitantes de las Islas continuarían siendo británicos, pero sus hijos llevarían la doble nacionalidad. De este modo Buenos Aires, mantenía intacto el compromiso con los kelpers.

En 1980, hubo una nueva ronda de negociaciones en Nueva York, y una propuesta de parte del Gobierno británico que buscaba mantener conversaciones secretas y exploratorias, sobre la base de una transferencia de soberanía de las Islas. Esta propuesta no tuvo una respuesta negativa por parte del gobierno argentino, quien manifestó en continuar con las negociaciones. Sin embargo, estas no fueron posible. Durante ese año, se buscaba trazar un nuevo diálogo bilateral, pero nunca pudo concretarse.

A pesar de los esfuerzos por reanudar las conversaciones, las posibilidades para que esto ocurra eran cada vez menores.

El periodo del representante argentino a cargo de la Comisión Consultiva Especial, Vicecomodoro. Gilbert, quien se desempeñó desde el año 1980 hasta principios del 1982, estaba marcado por la constante disputa que mantenía el Gobierno de Reino Unido con Argentina, luego de haber transcurrido casi 10 años desde el inicio de los servicios prestados por LADE, los kelpers se mostraban conforme con el accionar por parte de la empresa argentina. Hasta el momento contaban con vuelos de dos frecuencias semanales hacia las Islas, situación que favorecía el turismo y el comercio en la región, se destinaron becas para aquellos estudiantes locales que deseen completar sus estudios secundarios en los colegios británicos ubicados en Argentina. El servicio aéreo también posibilito la llegada de diarios, películas, etc., la planta Antares 1 a cargo de YPF continuaba con la provisión de nafta y querosén.

Ese año hubo un pedido de auxilio por desabastecimiento por parte del dueño del tambo local, este hecho llevo a Gilbert a gestionar de manera inmediata el envío de un vuelo para satisfacer las necesidades más urgentes. Esta tarea la realizo un vuelo de C-130 a cargo de la FAA.

El soporte logístico por parte de la agencia LADE en Puerto Stanley, tuvo lugar durante una década, facilitando de esta manera el contacto con los habitantes de las Islas.

Durante estos últimos años hubo diversos intentos de resolución por el predominio de la soberanía. Los británicos enfatizaban la cooperación económica y los argentinos el tema de la soberanía

En diciembre de 1981, luego de asumir como presidente de la Nación, el General Galtieri, despertaría en los habitantes locales un sentimiento de preocupación por el posible uso de la fuerza por parte del gobierno argentino. Más tarde se confirmaría las intenciones del nuevo mandatario.

Ya en 1982, el gobierno argentino dio la propuesta de conformar una nueva comisión permanente de negociación, con el objetivo de resolver la disputa por la soberanía, el gobierno británico no dio una respuesta a la propuesta del gobierno argentino. Ante esta negativa, nuestro gobierno decidió emitir un informe exhortando a los funcionarios británicos a aceptar la propuesta, estos hechos desencadenaron en el conflicto armado, desde entonces no volvieron a reanudarse las relaciones bilaterales entre ambas partes.

Con el inicio de las hostilidades bélicas, el Reino Unido exigió el retiro de LADE de las Islas Malvinas.

Al 31 de marzo de 1982, antes del día D, la FAA había contabilizado.

-1515 vuelos

-21.597 pasajeros

-465.763 kg de carga

-3553 horas voladas (AA.VV., 1998, pág. 30)

Bibliografía

AA.VV. (1998). Historia de la Fuerza Aerea Argentina. El accionar de la Fuerza Aerea en Malvinas

Lanus. (1984). De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina 1945-1980.

Documentos de Internet

Las "Conversaciones especiales" Argentina- Gran Bretaña sobre comunicaciones entre el Territorio Continental Argentino y las Islas Malvinas de 1970-72. Disponible en <https://cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/dt21.pdf>

Resolución 2065 (XX) de la Asamblea General de las Naciones Unidas. Cuestión de las Islas Malvinas (Falkland Islands). Disponible en: <https://www.dipublico.org/5886/resolucion-2065-xx-de-la-asamblea-general-de-las-naciones-unidas-cuestion-de-las-islas-malvinas-falkland-islands/>.

Período 1966-1982. Disponible en: <https://cancilleria.gob.ar/es/politica-exterior/cuestion-malvinas/antecedentes/periodo-1966-1982>.

Malvinas en Naciones Unidas. Disponible en: <https://cancilleria.gob.ar/es/politica-exterior/cuestion-malvinas/malvinas-en-naciones-unidas>

«Diplomacia de Malvinas, 1945-1989: Las relaciones bilaterales durante el "Proceso", 1976-1981».

Petróleo en Malvinas ¿cuestión de negocios o soberanía?. Disponible en: <https://repositorio.uca.edu.ar/bitstream/123456789/11425/1/petroleo-malvinas-cuestion-negocios.pdf>

Malvinas argentinas ¿petróleo kelper? Disponible en: https://cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/04-rafael_bielsa.pdf.

INICIO DE UNA ETAPA DE INTERRELACIÓN ARGENTINO-BRITÁNICO. LOS VUELOS HACIA MALVINAS.
¿COMIENZO DE UNA NEGOCIACIÓN PACÍFICA?



IMAGEN DE PORTADA: UN GRUMMAN HU-16 ALBATROSS EN LA COSTA DE PUERTO ARGENTINO, EN UN VUELO REGULAR DE LADE A LAS ISLAS MALVINAS.

FUERZA AÉREA ARGENTINA
COMISIÓN CONSULTIVA ESPECIAL
VISIBILIZAR
MALVINAS



ARGENTINE AIR FORCE
SPECIAL ADVISORY COMMISSION
MAKE VISIBLE
MALVINAS

ROL POLÍTICO-DIPLOMÁTICO DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA EN LAS ISLAS MALVINAS 1972-1982

FEDERICO MARTÍN GOMEZ

Resumen Con el objeto de abordar el rol político y diplomático, como asimismo las acciones concretas de los integrantes argentinos de la Comisión Consultiva Especial en Puerto Stanley, en este artículo analizaremos las gestiones desplegadas por los oficiales de la Fuerza Aérea Argentina que oficiaron de representantes ante dicha comisión durante el periodo 1972 a 1982, establecidos en las Islas Malvinas. Advirtiendo los desafíos que debieron enfrentar tanto en el escenario político diplomático como asimismo en el escenario doméstico isleño, con el día a día en la implementación y despliegue de políticas públicas desde el Estado argentino hacia las islas, buscaremos visibilizar la labor de los seis representantes argentinos en las islas durante el periodo referido.

Palabras claves: Fuerza Aérea Argentina, Comisión Consultiva Especial, visibilizar, Malvinas

Abstract: In order to address the political and diplomatic role, as well as the concrete actions of the Argentine members of the Special Consultative Commission in Port Stanley, in this article we will analyze the efforts made by the officers of the Argentine Air Force who served as representatives before said commission during the period 1972 to 1982, established in the Falkland Islands. Noting the challenges that they had to face both in the diplomatic political scene as well as in the island domestic scene, with the day-to-day implementation and deployment of public policies from the Argentine State to the islands, we will seek to make visible the work of the six Argentine representatives on the islands during the referred period.

Keywords: Argentine Air Force, Special Advisory Commission, make visible, Malvinas

Introducción:

Con la consecución de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971 entre la República Argentina y el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, una nueva dimensión política-diplomática se desarrollaría en las Islas Malvinas. La constitución de una Comisión Consultiva Especial, integrada por representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino y de la Embajada británica, con sede en Buenos Aires. Esta comisión se materializaría en su representación localmente en las islas, en Puerto Stanley, desde donde se informarían de los avances de cada uno de los escenarios y dimensiones constituyentes de los Acuerdos.

Con el fin de tratar las cuestiones que pudieran surgir en el establecimiento y promoción de las comunicaciones entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas en ambas direcciones, incluidas 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.¹³⁸

Con el objeto de abordar el rol político y las acciones concretas de los integrantes argentinos de la Comisión Consultiva Especial, en este artículo analizaremos las gestiones desplegadas por los oficiales de la Fuerza Aérea Argentina que oficiaron de representantes ante dicha comisión durante el periodo 1972 a 1982, establecidos en las Islas Malvinas. Advirtiendo los desafíos que debieron enfrentar tanto en el escenario político diplomático como asimismo en el escenario doméstico isleño, con el día a día en la implementación y despliegue de políticas públicas desde el Estado argentino hacia las islas, buscaremos visibilizar la labor de los seis representantes argentinos en las islas durante el periodo referido.

Es necesario aclarar al lector que nuestra fuente primaria de información, en pos de introducirnos en esta dimensión del escenario de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, será la publicación *Historia de la Fuerza Aérea Argentina. El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas*¹³⁹, pero asimismo habiendo accedido a multiplicidad de entrevistas, en el marco de este proyecto, con actores directos de aquellos escenarios temporales, podremos abordar a múltiples procesos de memoria sobre aquellos días. Esto nos permitirá enriquecer los relatos y acontecimientos reconstruidos en el presente capítulo.

La Comisión Consultiva Especial, creada de común acuerdo por la República Argentina y el Reino Unido se hallaba integrada por:

- Un miembro del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino (Departamento de Antártida y Malvinas).
- Un miembro del Ministerio de Relaciones Exteriores inglés (eventualmente integrante de la Embajada británica en Buenos Aires).
- Dependiendo de la jefatura del Departamento Antártida y Malvinas del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino se designó a un Vicecomodoro de la Fuerza Aérea Argentina con el cargo de miembro de la Junta Consultiva Especial Residente en Malvinas.

Nuestro abordaje temporal tiene su inicio en el proceso de designación del Vicecomodoro Rodolfo de La Colina, quién inició su gestión como representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial en el año 1971.

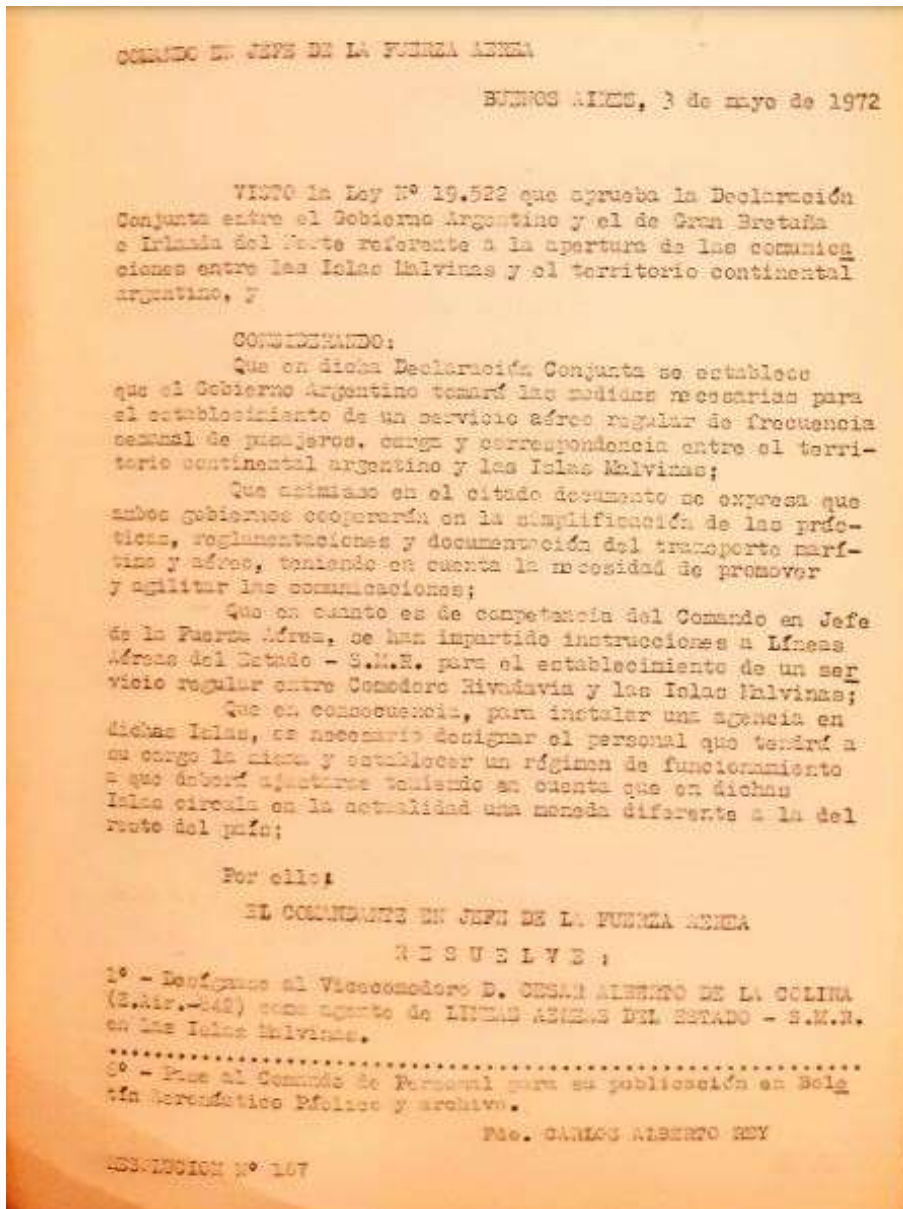
Período del Vicecomodoro Cesar Alberto De La Colina (1972-1974)

En el proceso de gestión de las comunicaciones aéreas en las Islas Malvinas, como auxiliar del Jefe de la Agencia LADE se designó a un supervisor de LADE, con la función de Jefe de Base quién, además de sus obligaciones específicas debía promover la venta de pasajes desde Puerto Stanley a cualquier parte del mundo, fomentando particularmente la conexión con Aerolíneas Argentinas. El primer auxiliar fue Mario Sassi, que se desempeñó durante seis años en el cargo de manera consecutiva.

¹³⁸ Artículo 1 de la Declaración Conjunta Argentino-británica de 1971. Disponible en: https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1971_-_declaracion_conjunta_entre_argentina_y_el_reino_unido_facsimil.pdf

¹³⁹ Historia de la Fuerza Aérea Argentina. El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas Publicación disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20ct.pdf>

ROL POLÍTICO-DIPLOMÁTICO DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA EN LAS ISLAS MALVINAS 1972-1982



DESIGNACIÓN DEL VICECOMODORO CESAR DE LA COLINA, COMO PRIMER INTEGRANTE DE LA COMISIÓN CONSULTIVA ESPECIAL EN PUERTO STANLEY REPRESENTANTE DE LADE EN LAS ISLAS MALVINAS. ARCHIVO PERSONAL DEL CORONEL (R) LUIS GONZÁLEZ BALCARCE (ASESOR DURANTE LAS NEGOCIACIONES DE LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES- CANCELLERÍA ARGENTINA)

Del Vicecomodoro De La Colina, dependió tanto administrativa como coordinador, todo lo que tuviese procedencia desde la Argentina continental, tanto cuestiones como: comisiones particulares, turismo, construcciones a desplegar por parte de YPF¹⁴⁰ (setenta operarios y equipamiento para construir Antares I y Antares II), Gas del Estado¹⁴¹, las profesoras de castellano que fuesen designadas en pos de completar la dotación del colegio local, la construcción de una pista provisoria de aluminio y su posterior recuperación¹⁴², del radio teletipo y de un equipo de radio BLU y sus respectivas

¹⁴⁰ Para mayor profundidad sobre la presencia de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en las Islas Malvinas, referimos al artículo "ANTARES, YPF presente en Malvinas" de Federico Martín Gomez, en la presente obra.

¹⁴¹ Para mayor profundidad sobre la presencia de Gas del Estado en las Islas Malvinas, referimos al artículo "Gas del Estado en Malvinas" de Ezequiel Agesilao, en la presente obra.

¹⁴² Para mayor profundidad sobre la cuestión de las pistas aéreas en las Islas Malvinas, referimos al artículo "Los vuelos de LADE y la ruptura del aislacionismo en las Islas Malvinas" de Pablo Quintana y Mariela Barbosa, en la presente obra.

antenas, la instalación de equipos de supergas, la construcción de la planta de cargado de tubos. Asimismo era el responsable del movimiento de los buques de Transportes Navales (entre ellos el Bahía Buen Suceso, el Cabo San Antonio, el Cabo San Gonzalo, etc.) y el buque tanque de YPF BT Florentino Ameghino II ¹⁴³¹⁴⁴.

Además facilitó y coordinó las investigaciones de campo desplegadas por parte de la Sociedad Científica Argentina. En el marco de la Primera Excursión Científica, realizada a finales del año 1974 en las Islas Malvinas, con el objetivo de realizar un relevamiento de la flora, fauna, suelo y ecología del territorio, orientando parte del trabajo hacia las potencialidades agropecuarias del mismo. Integrado por el Ingeniero Agrónomo Milán Dimitri (especializado en flora) junto a otros investigadores, entre ellos: los ingenieros Guillermo Covas y Hugo Correa Luna, el Dr. Pedro Etchevehere, el Prof. Juan Daciuk y Jorge Reynoso, este último filmó una película sobre la expedición ¹⁴⁵.

Al destacarse como el primer representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial en las Islas Malvinas, tuvo la responsabilidad de encarar todos los procesos primigenios, en materia de obras realizadas por el Estado argentino en las Islas Malvinas, entre ellas el aeropuerto temporal en Hooker Point y la Planta Antares de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Período de gestión del Vicecomodoro Carlos Bloomer Reeve (1974-1976)

El periodo de gestión del Vicecomodoro Bloomer Reeve, inició a mediados de febrero de 1974, con una superposición de una semana con el Vicecomodoro De la Colina, hasta marzo de 1976. Este tiempo de una semana, les permitió realizar una suerte de actualización sobre el escenario doméstico de las islas y presentar a las autoridades y funcionarios civiles.

Este oficial de la Fuerza Aérea Argentina, con amplios antecedentes en materia de políticas públicas hacia el tema de Malvinas, fue uno de los responsables de intervenir en los procesos de construcción del aeropuerto definitivo en Puerto Stanley. Si bien era construido por la contraparte británica, dados los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, el Vicecomodoro al ser designado para formar parte de la comisión mixta del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y de la Fuerza Aérea Argentina para concretar vuelos regulares en F-27 entre Comodoro Rivadavia y Puerto Stanley, tenía entre sus responsabilidades, lograr la ubicación para la construcción en sí, como asimismo fijar acuerdos para el funcionamiento de una oficina, vivienda, traslado de vehículos y de un depósito de combustible de aviones, etc.

Su designación se basó en su experiencia previa como jefe del departamento comercial de Líneas Aéreas del Estado.

En el marco de la gestión del Vicecomodoro Bloomer Reeve, la Cancillería argentina destinó a las dos primeras profesoras de castellano bilingües, las hermanas María Fernanda Cañas y María Teresa Cañas, quienes dependieron administrativamente del Vicecomodoro, pero desempeñándose como docentes en los diversos niveles educativos de la escuela de Puerto Stanley ¹⁴⁶.

¹⁴³ B/T "Florentino Ameghino" fue el primer buque tanque argentino en aguas de las Islas Malvinas en Mayo 1973. Mayores referencias en: Flota YPF https://www.flotaypf.com.ar/fichas_buques_ypf.php?buq=amegh2

¹⁴⁴ Sobre la experiencia de los viajes realizados por este buque a Malvinas, referimos a la entrevista realizada en el marco del Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas de la Secretaría de Extensión de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata, "Abuelo y nieto cruzados por la Cuestión Malvinas: Una construcción transgeneracional". Entrevista a Rodrigo Martín Zamponi y Rubén Gaitan". Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=Jn0_kRR0GNs&t=2s

¹⁴⁵ Para mayor información sobre la Excursión Científica de la Sociedad Científica Argentina a las islas Malvinas, referenciamos al apartado "Misión Científica Argentina" del libro de Solari Yrigoyen, Hipólito (1998) "Lo que no cuentan los ingleses". Pág. 170. Edit. El Ateneo.

¹⁴⁶ Para mayor información referimos al artículo de Jazmín Maccari "Las maestras argentinas en Malvinas: un puente diplomático, educativo y cultural" en la presente obra.

Asimismo durante la gestión del mismo, desde la administración británica de las islas se aceptó que YPF, iniciase la construcción de la planta Antares II, la cual contaría con 17 tanques aéreos de combustible (nafta, aeroquerosen, querosén y gasoil), un laboratorio y una estación de combustible. Esto requirió de una logística de envergadura para su materialización con el trabajo en campo de sesenta y cuatro operarios en forma constante durante seis meses en Puerto Stanley.

Mediante el desarrollo de dos viajes del ARA Cabo San Gonzalo, para trasladar los materiales, la planta se completó con un sistema de carga de combustibles por cañerías desde el muelle de la Falkland Island Company, pero ante la presión del lobby del UKFIK, una vez finalizada su construcción no fue autorizada la empresa a operar por parte de los isleños, basándose en factores de seguridad que contradecían la autorización inicial otorgada. Asimismo la empresa estatal argentina Gas del Estado organizó, mediante un servicio de entrega, tubos de supergas, instalando treinta calefactores y cocinas en Puerto Stanley, construyendo una planta distribuidora, instruyó en Argentina continental a dos instaladores, siendo el encargado de LADE la representación en las islas de la empresa y la administradora local.

En materia socio-cultural, durante la gestión del Vicecomodoro Bloomer Reeve, la comunidad salesiana trasladó a las islas una muestra de cuadros y esculturas que conmemoraban la primera edición del Martín Fierro. Las obras pertenecían a autores tales como Castagnino, Pettorutti, Quinquela Martín, López Anaya, y De la Vega, etc. Como experiencia inédita cultural en las islas, permitió a los isleños acceder a obras de arte de autores locales. Sumado a ello, en la planta superior del local de la agencia LADE se organizó y abrió una biblioteca de lengua española, colaborando en ello la mayoría de las empresas editoras argentinas, las cuales enviaban ejemplares de sus ediciones para exhibirlas en la biblioteca.

Ya en el año 1975, se dio inicio formalmente a la construcción al aeropuerto definitivo, contrato que fue otorgado a la empresa Johnston Construction Company, la cual permitiría el arribo de los Fokker F-28 a Malvinas.

Una dimensión muy novedosa fue la cooperación en materia biológica y científica. El traslado de equipamiento científico como eran los contenedores de inseminación artificial para ganado ovino y de otros tipos, solicitados por el Veterinario Ronald Crosby como también los trabajos de investigación del Doctor Amilcar Argüelles (Brigadier médico de la FAA) en las islas gestaron estas experiencias. Muestra de este trabajo fue el nacimiento por asistencia científica de un potrillo en las islas. Asimismo, la Dirección de Remonta y Veterinaria de Ejército, envió caballos de raza, lo cual requirió la intervención del Vicecomodoro en las islas ya que el buque que los transportó, ARA San Gonzalo, debió descargarlos con una grúa en el muelle semiabandonado, ante maniobras pergeñadas por el UKFIK.

En materia de salud y asistencia sanitaria, se desarrollaron visitas de médicos argentinos especialistas en oftalmología y pediatría, con el objetivo de desarrollar medicina preventiva en las islas, pero las mismas al no obtener el beneplácito del Director Médico de Puerto Stanley (siendo este miembro del UKFIK), debieron realizarse en domicilios particulares, como fue la casa de la Señora Cecilia Gooch, quién, nacida en territorio continental argentino, era una enfermera jubilada casada con un ingeniero naval británico residente en las islas.

En torno a las evacuaciones médicas al continente, debemos recordar que, las mismas vía LADE, se realizaban al Hospital Alvear de Comodoro Rivadavia. Allí, los isleños eran recibidos por religiosas de una comunidad canadiense, quienes solucionaban los problemas de idioma que surgiesen con motivo de la atención. Esta solución favorecía en distancia contra la alternativa del Hospital Británico en Buenos Aires siendo a su vez, mucho más económica para el gobierno británico.

Durante los últimos meses del año 1974, la Fuerza Aérea Argentina debió efectuar un proceso de mantenimiento de la pista provisoria. Para desarrollar la tarea, se envió a las islas una unidad denominada Grupo I de Construcciones, la cual se compuso de veinticinco hombres, que en un periodo de veintidós días, volvieron a poner operable el aeródromo.

También en ese mismo año, se programaron viajes turísticos que incluían visitas a Malvinas y Antártida. El barco contratado por el ministerio de Bienestar Social de la República Argentina fue el "Regina Prima" de bandera griega, teniendo el antecedente del viaje realizado ya en enero de 1972 de la Motonave "Libertad", con 300 pasajeros¹⁴⁷.

El acuerdo para el arribo a las islas, establecía que el barco no izaría bandera de cortesía (en este caso el pabellón inglés al arribo a las islas), por tratarse de un buque fletado por un ministerio. Pero ya en el desarrollo del cuarto viaje, el UKFIC, hizo presión sobre el gobierno británico para exigir que se izara la bandera de cortesía. Consultado al Ministerio de Relaciones Exteriores argentino, se respondió que no se debía aceptar ya que se cambiaría lo acordado previamente. Esto motivó que en ese viaje el pasaje no fuera autorizado a descender, debiéndose dar explicaciones a bordo para calmar el estado de ánimo de los mismos.

Durante el año 1975, con motivo de realizar un reconocimiento por parte de LADE a aquellos que colaboraron en el desarrollo de la actividad de los vuelos en las islas, se hizo entrega de distinciones, entre ellos al Pronosticador, Sr. Daniel Borland; el Jefe Médico, Sr. Ashmoore; su segundo, el Dr. Cox; el Jefe de los servicios aéreos locales, Sr. Kern; el Jefe de la aduana y Capitán de puerto, Sr. Halliday y el Obispo Católico, Monseñor Spraggon.

También en ese mismo año de 1975 la empresa Citroën Argentina, ofreció a LADE un vehículo de esa marca para ser probado por la población de las islas. Se aducía que la ventaja para la zona era su refrigeración a aire y sus ruedas especiales para hielo. El precio era accesible y su tracción delantera muy conveniente para la zona. Sobre este escenario accedemos a las memoria de Marcelo Augusto Conte¹⁴⁸, quién en su libro "Recuerdos del Viento. Memorias de un piloto de LADE en la Patagonia", rememora el proceso de traslado del Citroën a las islas en un Fokker F-27 y el arribo del mismo.

El Vicecomodoro Bloomer Reeve gestionó la adquisición de un automóvil Citroën 3CV para sus desplazamientos en Malvinas, ya que por su rusticidad y su motor refrigerado por aire se adecuaba bastante a la topografía y al clima de las islas. Después de algunas vueltas en Cancillería, que no estaba muy de acuerdo con la idea, la solicitud terminó aprobándose. Todo el trámite se vio simplificado por cuanto a la sazón se desempeñaba como asesor jurídico de la empresa Citroën, el brigadier abogado Armando Antonio Irungaray, quien logró que la compra del mencionado automóvil se convirtiera en donación. Debido a que por razones que no conozco, no se podía aceptar una donación, se efectuó una venta simbólica por un peso de entonces. Este vehículo fue trasladado a Malvinas pintado con el color azul característico de Fuerza Aérea y con el logotipo de LADE, para ser utilizado por el Vicecomodoro, el jefe de la sucursal, y en realidad, por cualquiera de los pocos argentinos vinculados a LADE. Así que de paso, se convirtió en una especie de promoción de la marca en las islas.

El tema que se planteó desde un primer momento fue el traslado del vehículo. Lo ideal era trasladarlo en un F-27, pero todos éramos muy escépticos en cuanto a las posibilidades, tan es así que casi se dejó de considerar esta posibilidad para proceder a su traslado vía marítima.

No obstante, se tomaron cuidadosamente las medidas del vehículo, del interior del avión y de la puerta de carga y vimos que podía ser factible. El único problema que quedaba por resolver era la manera de introducirlo por la puerta de carga, ya que, de acuerdo a la posición de esta, el automóvil tendría que ser introducido a noventa grados del fuselaje y de esta manera no se lo podría girar para ubicarlo según el eje longitudinal del avión. Pero decididos como estábamos a llevar el auto, surgió una solución aportada por uno de los auxiliares de carga, que consistía en construir una rampa para armarla a la aeronave a la altura de la puerta de carga, pero en un ángulo de cuarenta y cinco grados con respecto al fuselaje.

Esta solución resulto ser la adecuada, se construyó la rampa y tras mucho trabajo se logró subir el auto por la misma y lograr introducirlo. Pero a último momento surgió el problema de que, si bien el auto cabía perfectamente, el

¹⁴⁷ Archibaldo Lanús, Juan (1984) "De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980". Pág. 478. EMECÉ. Buenos Aires.

¹⁴⁸ Conte, Marcelo Augusto (2009) "Recuerdos del Viento. Memorias de un piloto de LADE en la Patagonia". Ediciones Argentinidad. Buenos Aires.

techo pegaba por un escaso margen en el borde superior de la puerta de carga. La solución fue muy fácil: se desinflaron hasta la mitad las cubiertas del automóvil y entró, con lo justo, pero entró. Este vuelo lo realizó el Vicecomodoro Tulio Salinas, a la sazón Jefe de Escuadrón F-27, desempeñándome yo como copiloto. Partimos raudamente hacia Malvinas, acompañados por el Brigadier Irungaray, una de las autoridades de la fábrica y un piloto de pruebas, cuya misión no la entendíamos mucho, aunque después supimos el porqué de su presencia.

Una vez llegados a destino, se bajó el automóvil de la misma manera ya que también llevamos la rampa. Medio pueblo se había congregado en el aeropuerto para ver un acontecimiento inédito: el primer traslado de un vehículo por avión a Malvinas. Se acondicionó el automóvil y entonces hizo su aparición el piloto de pruebas de la Citroën. Con su buzo y su casco se ubicó en el auto y comenzó a recorrer la pista a gran velocidad, pero con una particularidad: conducía con las dos ruedas de un lado encima de la pista y las del otro lado sobre la turba. Así fue y volvió dos o tres veces mientras la suspensión del pobre Citroën, de las ruedas que se desplazaban sobre la turba, traqueteaba de lo lindo. Francamente era difícil creer que la mecánica aparentemente endeble del auto aguantara, pero para sorpresa de todos lo hizo.

No conforme con esto, pidió que un malvinero lo acompañara hasta el pueblo, manifestando, sin conocer el camino, que iba a emplear como máximo la mitad del tiempo que tardaba un Land Rover en ir y volver al pueblo. Efectivamente, así lo hizo. Cuando el Citroën apareció de vuelta al aeropuerto desparramando barro y turba y frenó bruscamente en el lugar donde estacionaban los vehículos, la gente lo miró, entre asombrada y escéptica. Un kelper que estaba al lado mío, me miró y por todo comentario dijo en voz muy calma: – ¿How long? – Como diciéndome ¿cuánto tiempo va a aguantar aquí eso? Sin embargo, tengo entendido que el auto duró varios años en las islas, siendo necesario hacerle en el ínterin algunos trabajos de mecánica y chapa y pintura.

Finalmente, una resolución de la Dirección General de Aduanas, desalentó definitivamente la oferta de estos vehículos en las islas¹⁴⁹.

En cuestiones diplomáticas, debemos recordar que en el mes de enero de 1976, ante el arribo del buque británico oceanográfico RRS Shackleton, se producen incidentes los cuales provocan la animosidad de parte de la población hacia la presencia argentina en las islas, por haber sido éste interceptado durante su navegación por el ARA Almirante Storni. Como respuesta a esta actitud, el Vicecomodoro Bloomer Reeve dispuso el regreso de su esposa al continente, alegando “condiciones incómodas para la convivencia en la comunidad”. Durante su gestión en las islas, la familia del Vicecomodoro se había instalado en las islas. La misma se componía por su esposa Dora Mora Lynch Pueyrredón y sus hijos Carlos Enrique (16), María Alejandra (15) y Luis Federico (13).

Ante los incidentes ocurridos, el gobernador británico buscó cambiar la situación identificando que las acciones concretas provenían de los operarios de una empresa británica (la empresa Johnston Construction Company), que se hallaba construyendo la pista principal, quienes en un 75 % eran no residentes en las islas.

Período de gestión del Vicecomodoro Rodolfo Abel Carnelli (1976-1978)

En el marco de la gestión del Vicecomodoro Rodolfo Abel Carnelli, entre los años 1976 y 1978, se logró la proyección y consolidación de las buenas relaciones y gestiones en las Islas Malvinas, representando al Estado argentino ante los compromisos asumidos en torno a los Acuerdos de Comunicaciones de 1971. En el marco de su gestión, como en la de su antecesor, la presencia de la familia del Vicecomodoro, sería estratégica en pos de tender puentes humanos

¹⁴⁹ Es de destacar que durante el periodo de los Acuerdos de Comunicaciones, tanto un Renault 12 llegaría a las islas con el mismo objetivo, como asimismo una camioneta Dodge D 200, la cual cumpliría funciones durante varios años para LADE y luego ya durante la guerra de 1982.

y sociales, con la comunidad en las islas. El trasladó a Malvinas con su esposa, Susana Mabel Salinas, y sus cinco hijos: María Susana (11), María Laura (9), Juan Manuel (7), Mariana (5) y María José (4), le brindaría al Vicecomodoro la posibilidad de tener una agenda familiar en la vida social de las islas. Durante los dos años sus hijos concurrieron a los colegios isleños, tanto al *Girls Brigade* las dos mayores y al *Boys Brigade* el varón; las menores al jardín de infantes. A pesar de que inicialmente desconocían el idioma, a los dos o tres meses poseían un dominio fluido del idioma inglés, el cual nunca perdieron¹⁵⁰.

Es necesario recordar que el inicio de las gestiones del Vicecomodoro Carnelli, fueron coincidentes con los incidentes y cese del diálogo bilateral argentino-británico ante el arribo de la Misión Shackleton¹⁵¹ a Malvinas.

Los representantes argentinos a cargo de desplegar los vínculos los isleños poseían conocimiento cabal de la titánica tarea por enfrentar,

Pero tenían el convencimiento de que el tiempo obraría en favor de la integración. Sería larga porque había que vencer los intereses de la FIC y del UKFIC, cuyos integrantes permanentemente creaban dificultades a la gestión e incluso incidían sobre la conducta de los isleños, señalando a todos aquellos que colaboraban con los argentinos.¹⁵²

Inicialmente, ante el ofrecimiento por parte del Estado argentino de becas para formación educativa y técnica, un total de treinta isleños se acogieron a las becas otorgadas para todos aquellos que quisieran estudiar, pero la acción de lobby y prédica del grupo de la FIC logró convencerlos de que aceptar esas becas equivalía a una traición encubierta.

Ya en el año 1977, ante el cambio de autoridades de gobierno británicas, el Señor Neville Arthur Irwin French fue reemplazado por el Señor James Roland Walter Parker. Se estima que el mismo, poseía expresas instrucciones de tensar y endurecer las relaciones, ya que fue el responsable de la creación del cargo, antes inexistente, de la vicegobernanación, generando un cese de los vínculos y el trato directo entre los representantes argentinos y las autoridades británicas debiendo recurrir entonces ante cada instancia de diálogo o negociación a la figura del vicegobernador.

En el marco de la gestión del Vicecomodoro Carnelli, la empresa argentina "Gas del Estado" realizó la capacitación en Comodoro Rivadavia de un operario malvinense, formándolo para que realizara la instalación del servicio del gas domiciliario en más de cien viviendas. Finalizada la misma, personal jerárquico la empresa se trasladó a Malvinas para efectuar la inspección de rigor. El Vicecomodoro Carnelli, al igual que hacía con todo ciudadano argentino comisionado por cuestiones oficiales en la vinculación con los malvinenses, reunió al personal de Gas del Estado en una vivienda particular y les expuso acerca de las características de los malvinenses, recomendándoles mucho tacto y tratamiento diplomático de toda cuestión oficial¹⁵³.

A pesar de que los implementadores de las políticas públicas en el escenario isleño, en el marco de los Acuerdos de Comunicaciones, entenderían que los frenos, trabas y desincentivos tendrían origen en el UKFIK, la burocracia de Gas del Estado casi se impuso exigiendo el pago de las facturas a los isleños en pesos argentinos. Tiempo después y por intermedio del accionar de la Cancillería argentina se logró que los isleños tuvieran el servicio de gas domiciliario envasado en sus hogares.

En cuanto a las acciones propias de YPF, la empresa había construido una enorme planta, Antares I, con capacidad de almacenaje de 750.000 litros de combustible (gasoil, nafta y querosén). Asimismo se realizó el diseño y construyó

¹⁵⁰ Información brindada por María Susana Carnelli, hija mayor del Vicecomodoro Carnelli, en la entrevista realizada para este libro, el día lunes 31 de mayo de 2021.

¹⁵¹ Sobre este escenario específico, referimos al artículo de Ignacio Gutiérrez "A 50 años de los Acuerdos de Comunicaciones. Shackleton, concreción de un final anunciado" en esta misma obra.

¹⁵² "Historia de la Fuerza Aérea Argentina. El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas". Publicación disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20ct.pdf>

¹⁵³ Para mayor referencias sobre este incidente, referimos al artículo de Ezequiel Agesilao "Gas del Estado en Malvinas" en la presente obra.

un tendido de oleoducto desde la planta hasta el puerto (muelle de madera). Pero ante las gestiones realizadas para habilitarla por la empresa por intermedio del Vicecomodoro Carnelli, por razones de seguridad, esgrimidas por la FIC no lo autorizaron, se aducía la necesidad de construir un muelle adecuado para el bombeo del petróleo desde el buque a la planta. Al verse imposibilitado, YPF continuó prestando el servicio de abastecimiento de combustibles a las Islas Malvinas, mediante la carga del mismo, en tambores transportados por mar y, por supuesto, pagando a la FIC el uso de su muelle.

Período de gestión del Vicecomodoro Carlos E Julián Canosa (1978-1980)

El Vicecomodoro Carlos Julián Canosa, tuvo una experiencia por partida doble al arribar a las Islas Malvinas en el cumplimiento de su gestión. Primero porque en vuelo regular a las islas, viajó anticipándose a su periodo de gestión en pos de tomar un breve contacto con su antecesor y coordinar el proceso de traspaso de funciones. Dicho vuelo arribó al aeropuerto temporal que había sido construido por la República Argentina en Hooker Point. Pero asimismo al arribar a las islas ya en el proceso de hacerse de su cargo en el Comisión Consultiva Especial, arribó en un vuelo que aterrizó ya en el nuevo aeropuerto de las islas sobre el Cabo Pembroke.

Iniciada su gestión en las islas Malvinas pudo comprobar que todos los factores constitutivos de los acuerdos de 1971, que conformaban el esfuerzo del Estado argentino se hallaban en perfecto estado de implementación y con vasta experiencia de los recursos humanos.

Ya en el marco de la primera reunión oficial de la Comisión Consultiva Especial, el Vicecomodoro Canosa le expresó al miembro británico la necesidad de:

- Determinar un terreno en el aeropuerto para una planta de combustible aeronáutico.
- Atención adecuada a las frecuencias del FIR, CRV y SAR, en inglés y castellano, para asegurar la operación del vuelo regular
- Mayor facilidad de uso del muelle, que operaba la FIC, para el buque de Transportes Navales.¹⁵⁴

Estos tres puntos abordados por el Vicecomodoro, eran parte de la agenda heredada de la gestión del Vicecomodoro Carnelli, como asimismo otro tema de la agenda local tratado fue la adquisición de una nueva casa para el representante argentino, trámite iniciado por su antecesor, pero el cual no había tenido buena recepción en el escenario doméstico de las islas. Esta adquisición, amparada en el acuerdo de operación de LADE, se había prolongado en el tiempo por ausencia de una oferta inmobiliaria adecuada y las características de la legislación británica. Analizado el problema, se efectuó la solicitud de un terreno para construir una casa de acuerdo con las necesidades reales. El asunto nuevamente presentado en la reunión de Comisión Consultiva Especial, tuvo como respuesta la necesidad de que el tema debiese ser tratado por el Consejo Legislativo de las islas¹⁵⁵.

La gestión del Vicecomodoro Canosa promediando casi seis meses de su gestión, fue evaluada como de altos índices de éxito, por la obtención de diversos procesos de negociación y la consecución de los objetivos planteados. Desde la entrega tanto en tiempo y en forma de los certificados provisorios, el desarrollo de etapas avanzadas de ampliación de la planta de combustible de YPF, buscando mejorar sus servicios tanto para LADE y la Fuerza Aérea Argentina como para la comunidad isleña, la distribución de tubos envasados con gas se había incrementado casi en un 50%; los vuelos tenían un promedio de ejecución efectiva del 95 % y el tránsito de becarios isleños en el continente como asimismo

¹⁵⁴ "Historia de la Fuerza Aérea Argentina. El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas". Publicación disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20ct.pdf>

¹⁵⁵ En pos de profundizar sobre el tema de la "LADE HOUSE" referimos al artículo de Federico Gomez y Troncoso Marcelo "Marcas Territoriales Soberanas en Malvinas y los Acuerdos de Comunicaciones de 1971" en la presente obra.

el desempeño de las profesoras argentinas de castellano era excelente y tenían muy buena recepción e integración en la comunidad isleña.

Pero a pesar de todos estos logros, en el seno de la Comisión Consultiva Especial la contraparte británica (materializada en los integrantes del UKFIK) expresaba quejas y temores, siendo estos básicamente dos¹⁵⁶:

-La contaminación por parte de los buques de Transportes Navales.

-El incumplimiento de horarios por parte de LADE.

Si bien es cierto que en alguna oportunidad habían ocurrido hechos al respecto, los mismos eran consecuencia de la antigüedad de los buques y las adversas condiciones meteorológicas en algunos vuelos.

El Vicecomodoro Canosa dejando constancia oficialmente por nota al gobernador británico de las islas, que aunque eventualmente pudiesen hechos ocurrir incidentes, de ninguna manera excedían la franja de la normalidad y todos los aspectos comprendidos en la declaración conjunta se cumplían en forma ejemplar, lamentando que intereses relacionados con ideas políticas de algún grupo interfirieran en las mismas.¹⁵⁷

Debemos destacar que proyecto concluido fue la planta de combustible aeronáutico, requerido para la prestación de servicios por parte de la Fuerza Aérea Argentina y los servicios aéreos de LADE.

Con motivo del arribo de un nuevo periodo de verano, desde las islas se les solicitó a las autoridades de la Fuerza Aérea Argentina el retiro de la pista de aluminio que, debido a los vientos y falta de mantenimiento, podría deteriorarse y en caso de ser utilizada provocar accidentes. La misma fue inspeccionada por personal llegado de Buenos Aires acordándose su levantamiento y remoción.

Transcurrido un gran temporal que azotó a las islas, se observó que la erosión había socavado la pista de aluminio y parte de la misma voló, cayendo sobre el camino al aeropuerto. Rápidamente se inició la recolección del material afectado y su acopio en un lugar para posterior retiro.

Esto requirió del arribo de un grupo de trabajo proveniente del continente, el cual ya conocía las islas, quienes sumado a la ayuda de maquinarias del gobierno local y otras alquiladas a la FIC, comenzó el empaquetamiento y estibaje para su posterior embarque, en un buque de Transporte Navales.

Poco antes de regresar al continente, el Vicecomodoro Canosa, repitió con su reemplazante la costumbre de dar un repaso al quehacer y confió en el éxito de su gestión, en pos de profundizar la presencia del Estado argentino en las Islas Malvinas.

Período de gestión del Vicecomodoro Héctor Ricardo Gilbert (1980-1982)

El quinto representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial residente en Puerto Stanley, fue el Vicecomodoro Héctor Ricardo Gilbert, quien se desempeñaría en ese cargo desde febrero de 1980 hasta principios del mismo mes de 1982.

Puntualmente sus órdenes y responsabilidades en el marco de los acuerdos eran:

- Dar solución, de acuerdo con el representante británico (secretario jefe del gobierno colonial), a los problemas operativos o de interpretación que surgieran de la aplicación de los Acuerdos de 1971.

¹⁵⁶ "Historia de la Fuerza Aérea Argentina. El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas". Publicación disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20ct.pdf>

¹⁵⁷ Ídem

- Coordinar las actividades de todos los organismos del estado argentino que operaban en Malvinas.¹⁵⁸

Recordaremos aquí que, al igual que sus antecesores, dependía del mismo:

- Funcionalmente, del ministerio de RREE & C.
- Orgánica y administrativamente, de LADE.
- Manténía estrecha relación funcional con el EMGFA J III

Asimismo tenía a su cargo, dadas las facultades otorgadas y derivadas por la Cancillería argentina, el Ministerio de Educación de la Nación, LADE, YPF y Gas del Estado, al siguiente personal que cumplió funciones en Malvinas en este periodo:

Agencia LADE:

Jefe: Sr. Miguel Olaechea

Auxiliar: Richard Anderson

Auxiliar: Alexander Betts Goss

Radio Operador y Controlador de TWR: SP Héctor Blanco y SP L. Peralta

Ministerio de Educación –

Profesores de Castellano Mauricio Matthews y Alicia Zapata de Matthews

YPF

Jefe de Planta: Sr. Luis Boursenard y José L Boscardín

Auxiliar: Sr. Carlos Degesse

Transportes Navales:

CF Rodolfo Gafoglio - no residente en las Islas

Gas del Estado:

Encargado de Planta y Comercialización: Richard Anderson

Debemos destacar que, durante la gestión del Vicecomodoro Gilbert, el periodo que abordaremos se caracterizó por multiplicidad de acontecimientos políticos y diplomáticos bilaterales en torno a Malvinas. Si bien, el desarrollo de los mismos produciría un vuelco sustancial en el escenario isleño, paulatinamente, la acumulación de tensiones generaría un escenario de desencuentro en múltiples instancias hasta arribar a 1982.

Debemos inicialmente realizar un abordaje sobre el accionar argentino en beneficio del bienestar de la población malvinense, uno de los núcleos originarios de los acuerdos de 1971, materializándose en un momento de máximo esfuerzo. En efecto, había transcurrido casi una década desde el primer vuelo de LADE y ya los malvinenses disfrutaban sin reparos de los distintos servicios que recibían de la Argentina, habiendo transcurrido casi 10 años del inicio de los acuerdos.¹⁵⁹

Desde los servicios aéreos oficiales que se brindaban de los acuerdos del 1971, se habían derivado muchos otros beneficios que favorecían el mejoramiento de las condiciones generales de vida en Stanley. Podemos identificar los siguientes:

¹⁵⁸ Ídem

¹⁵⁹ Ibídem

- Dos vuelos semanales, provenientes desde territorio continental argentino, de LADE F-27 y F-28. Esto permitía la estadia de turistas, con el consecuente beneficio para el comercio y la hotelería.
- Servicios postales y de carga en todos los vuelos que posibilitaban la llegada regular de la correspondencia, diarios, revistas, videos, películas para su proyección en el cine local y el abastecimiento de verduras, medicinas, etc.
- Provisión regular por parte de YPF de nafta y querosén. El gasoil, fueloil y lubricantes eran comercializados por la FIC.
- Provisión de gas licuado en garrafas y cilindros por parte de Gas del Estado. Esta empresa debió ampliar su planta de almacenaje para poder satisfacer la demanda.
- Servicio de transporte marítimo por parte de Transportes Navales dependiente de ARA, con una frecuencia cuatrimestral que aseguraba el abastecimiento de gas, nafta y otros productos que adquirirían en Argentina tales como harina, maíz, alimento balanceado y comestibles varios.
- Servicio de enseñanza del idioma castellano en las escuelas de Puerto Stanley, brindado por intermedio de maestros argentinos bilingües (durante 1974 a 1981 diez maestros argentinos residieron en Stanley)
- Becas para los jóvenes malvinenses que quisieran cursar estudios secundarios completos en los colegios británicos de mayor categoría, en el territorio continental argentino.
- Incremento notable del turismo, tanto argentino como internacional y de la actividad comercial vinculada al mismo.
- Simultáneamente con el cambio del representante argentino se producía en la parte británica el cambio de gobernador, del secretario de gobierno y del reverendo de la catedral anglicana. Es decir, que excepto el gerente de la FIC, las personalidades más influyentes eran nuevas, para el periodo de 1980.

La actitud de las nuevas autoridades británicas

Ante las gestiones renovadas por la presencia de nuevas autoridades británicas en las islas, el primer gesto de buena voluntad de las nuevas autoridades fue otorgar al representante argentino un trato distinguido, preferencial y fluido que se ponía de manifiesto en toda reunión social o de trabajo que sostuvieran.¹⁶⁰

Seguramente, sin dejar lugar a dudas, el gesto más palpable de esa política de apertura y acercamiento se materializó al autorizar la construcción de la nueva residencia para el representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial, que por sus dimensiones y jerarquía sólo podía llegar a ser superada por la residencia del propio gobernador británico.

Esta decisión, la cual podría significar de la menor trascendencia, fue largamente postergada, debido a las gestiones de oposición de los grupos de presión, como el UKFIK, en las islas, que no querían que al representante argentino se le reconociera un nivel jerárquico social equivalente al de las máximas autoridades británicas, incluso en lo habitacional.

En efecto, los gobiernos anteriores habían negado esa autorización con diversos pretextos, cediendo a las aspiraciones de aquellos que no querían aceptar la existencia de un par argentino y se empeñaban en que el nivel de consideración pública hacia la persona del Vicecomodoro no pasara más allá de la correspondiente a un jefe de agencia de línea aérea, en este caso de LADE.¹⁶¹

¹⁶⁰ Ídem

¹⁶¹ Ídem

Hasta entonces todos los anteriores representantes se habían visto obligados a vivir en una casa que, aunque de adecuado confort, era de muy reducidas dimensiones. La misma había sido cedida por el gobierno de las islas y era de la clase que se le proveía a los agentes de cuarto nivel¹⁶².

Debemos si destacar, que al igual que otras experiencias de representantes argentinos en las islas, el mayor proceso de integración social se gestaba entre los niños, quienes rápidamente aprendían inglés en la escuela y hacían amistad con los chicos malvinenses que en su mayoría, ajenos a la disputa territorial, no tenían prejuicios de integrarse con los argentinos. Muestra de ello, fueron las memorias recogidas de las entrevistas realizadas a Susana Carnelli (hija del Vicecomodoro Carnelli), quién con 11 años asistió a la escuela en las islas.

El Vicecomodoro Gilbert, de idéntica manera que todos los representantes anteriores, se trasladó a las Islas Malvinas con su familia, compuesta por su esposa y tres hijos varones quienes venían sufriendo el lento proceso de adaptación, hasta que el nacimiento de su nueva hija (Mariana) produjo un aceleramiento notorio en la inserción de la familia en la comunidad isleña.

La esposa del Vicecomodoro Gilbert arribó, para el inicio de las gestiones en las islas, con tres meses de embarazo y ante la buena atención que recibió decidió atender su embarazo y el parto en Malvinas. De esta manera a mediados de julio de 1980 nació Mariana Gilbert en el King Edward Memorial Hospital de Puerto Stanley, marcando un nuevo hito y un suceso en las islas.

El embarazo y posterior nacimiento de la hija del Vicecomodoro gesto inicialmente resquemores entre la población, puesto que temían que de ello Argentina pudiera montar una maniobra de características propagandística a nivel diplomático.

Una vez que aquellos isleños que dudaban de las intenciones reales del parto en las islas, la gente volcó su simpatía hacia ellos.

Todo el mundo se interesaba por el estado de la madre y su hija y les manifestaban de diversas maneras innumerables muestras de afecto. Es que los nacimientos en las Malvinas, por escasos, no más de cuatro o cinco por año, resultaban ser un acontecimiento feliz del que participaban todos los miembros de la comunidad. Así fue que se abrieron insospechados canales de comunicación entre la familia Gilbert y el resto de los habitantes que facilitó su integración y la relación cordial hasta con los miembros más duros de la resistencia.¹⁶³

De todas maneras el proceso de resistencia dentro de la comunidad isleña a la presencia del Estado argentino, materializada en la figura del representante de la Fuerza Aérea Argentina, provenía de los grupos de presión históricos, los cuales, tanto en sectores económicos y políticos en Stanley, quienes al ver peligrar sus intereses se defendían con todos los recursos a su alcance.

La Falkland Island Company, monopolizadora durante décadas de toda la actividad económica (incluso sociopolítica de las islas), sentía cada vez más el peligro de tener que enfrentarse con la competencia de los servicios prestados en materia energética y comunicacional desde el Estado argentino y, en el corto plazo, no avizoraba ninguna perspectiva beneficiosa ante un eventual cambio del status de soberanía, ante los escenarios de diálogo bilateral existentes.

Junto al UKFIK, la Falkland Island Company, advertía la pérdida de todo privilegio, a lo cual patrocinó en forma permanente toda acción de desprestigio contra las acciones de nuestro país en territorio insular.

El UKFIC, constituido por nativos isleños y británicos de todo nivel social y si bien con su accionar favorecían los objetivos de la compañía, las motivaciones no eran las mismas. Ellos se abrogaban el sentir de la población, en general

¹⁶² Con relación a la inauguración de la nueva residencia del representante argentino en las islas, referimos el artículo de Federico Martín Gomez y Marcelo Troncoso "*Marcas Territoriales Soberanas en Malvinas y los Acuerdos de Comunicaciones de 1971*" en la presente obra.

¹⁶³ *Ibíd.*

gente simple con arraigado sentimiento de apegado a costumbres y tradiciones seculares, características de las poblaciones insulares.¹⁶⁴

Entre ambos actores, mediante la implementación de campañas locales de desprestigio y ataque, buscaban neutralizar las acciones de llegada que la Argentina implementaba desde 1971, mediante la difusión de toda información negativa que perjudicara la imagen de nuestro país.

A continuación buscaremos dar a conocer estas acciones concretas:

Los becarios isleños en el continente

Muestra de estas acciones implementadas a lo largo de varios años, eran las presiones contra los jóvenes becarios que desde las islas arribaban al continente, para continuar sus estudios, en los más selectos colegios británicos de Buenos Aires y del interior del país. Ante las presiones recibidas, los mismos generalmente se manifestaban en forma negativa hacia la Argentina ya que de lo contrario, eran considerados poco menos que traidores.

Seguramente por efecto directo de la extorsión a la cual que eran sometidos a su regreso a las islas, estos jóvenes actuaban como si en esos colegios les hubieran inculcado una suerte de idolatría a la idiosincrasia británica y cierto desdén por la Argentina. Ante ello, las conclusiones de varios representantes de la Fuerza Aérea Argentina en las islas sobre la idea de becar a estudiantes en el continente, era que luego de transcurridos años de tanto esfuerzo, en lugar de simpatizantes, se habían formado decenas de opositores letrados.

Como contramedida eficaz se puso a disposición de los estudiantes malvinenses becas en el Liceo Aeronáutico en Rosario. También se gestionaron ante la Armada becas para el Liceo Naval Femenino pero el conflicto de 1982 dejó trunco el proyecto.

Para el Liceo Aeronáutico se presentó el joven Paul Betts, proveniente de una familia de cinco generaciones británicas en las Islas Malvinas. Este joven, si bien al principio tuvo serias dificultades para adaptarse, especialmente por problemas de idioma, pudo finalmente concluir sus estudios en el Liceo, advirtiendo que se encontraba cursando el segundo año de la escuela, cuando estalló el conflicto armado. Igualmente decidió continuar en el liceo, graduándose de alférez de la reserva en 1985. Como consecuencia directa del conflicto de 1982, nunca más pudo regresar a las Islas Malvinas, radicándose definitivamente en el territorio continental argentino.

Gas del Estado

La empresa argentina de servicios de gas, materializó en este período importantes obras de ampliación de su planta de almacenaje de garrafas y cilindros de gas licuado, con el fin de satisfacer la demanda creciente día a día¹⁶⁵.

Los ingenieros de Gas del Estado eran por entonces los responsables de las acciones en Malvinas y llevaron a cabo una eficaz tarea de divulgación de las ventajas del gas, mediante exposiciones y demostraciones, generando confianza sobre la continuidad y oportuno abastecimiento.

La FIC, no se oponía al aprovisionamiento de gas para consumo domiciliario desde la Argentina, aunque las maniobras se observaban, en el rédito obtenido de ello. Como dueños exclusivos del muelle cobraban un altísimo precio por la carga y descarga, transporte y manipuleo del gas. Finalmente, la empresa Gas del Estado terminaba pagando a la FIC por el servicio de muelle más que lo que recaudaba por la venta del gas a la población, pasando a ser en lugar de una prestación de un servicio público a un proceso de asistencialismo con intermediarios privados, en este caso la FIC.

¹⁶⁴ Palazzi, Rubén Oscar (2006). "Malvinas, otras historia. Brigadier (R) Héctor Ricardo Gilbert". Edit. Claridad.

¹⁶⁵ Para profundizar sobre el rol de Gas del Estado en Malvinas, referimos al artículo de Luis Ezequiel Agesilao "Gas del Estado en Malvinas" en esta obra.

Ante este escenario, se implementó una contramedida, la cual propuso que se ajustara el valor de venta, cargándole los costos impuestos cobrados por la FIC al consumidor final, de esa forma el precio del cilindro de cuarenta y cinco kilogramos pasó de siete a catorce libras. Aunque en términos porcentuales eso significó aumentar el 100 %, el nuevo precio fue aceptado por la población como razonable gracias a que se explicó que obedecía a los altos costos de la FIC, lo cual por supuesto buscaba debilitar la imagen de la empresa monopólica y desarticular las medidas implementadas en el muelle mismo de Puerto Stanley.

Si bien la empresa Gas del Estado no poseía personal propio destinado en Malvinas, la venta y distribución de los envases de gas había sido gestionada a través de un isleño, el Sr. Richard Anderson; sin embargo los ingenieros de Gas del Estado viajaban a Stanley con suma frecuencia¹⁶⁶. El día 2 de abril, a varios de estos empleados, entre personal instalador como inspectores, los sorprendió en las islas, terminando en una situación de detención junto a otros argentinos, todos testigos de esa noche, previa al 2 de abril bajo la vigilancia armada de los efectivos británicos y de las fuerzas de autodefensa de las islas Malvinas.

Se ha tenido conocimiento, que una vez finalizado el conflicto y agotadas las existencias del depósito argentino, los isleños debieron volver a la turba por un largo tiempo ya que la provisión desde el Reino Unido de la Gran Bretaña elevaba su costo a valores imposibles de afrontar, siendo hoy abastecidos desde Chile y/o Uruguay.

Atentados y vandalismo contra las instalaciones de YPF

La inversión realizada por la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales en las Islas Malvinas fue de enormes magnitudes. Muestra de ello era la construcción de la planta de almacenamiento de combustible de dimensiones de gran proyección, denominada ANTARES¹⁶⁷. Se había previsto que su abastecimiento fuera realizado periódicamente por buques tanque, provenientes desde puertos bonaerenses y patagónicos, en la bahía adyacente.

Esta planta de bombeo, finalmente por acciones del UKFIK y de la FIC nunca pudo ser habilitada porque las autoridades británicas exigían la construcción de un muelle especial para la descarga de combustible que contara con las máximas garantías contra los riesgos de contaminación de las aguas y contra incendios.

De esta manera la FIC, obtenía un buen provecho económico ya que al no poder descargar a granel el combustible, debía transportarse en tambores y para ello utilizar forzosamente el muelle de la FIC. Otra vez se materializaba un escenario de similares características a la situación de Gas del Estado.

Vandalismo contra las instalaciones de YPF

Finalizada la visita oficial de Rowland, el escenario político de las islas permaneció sobresaltado y los más activos miembros del UKFIC decidieron hacer una incursión sobre las instalaciones de YPF y llenarla de pintadas en repudio a las negociaciones bilaterales argentino-británicas.

Presentada la queja a las autoridades, por parte del Vicecomodoro Gilbert, las mismas decidieron restarle importancia al hecho y dejar las cosas como estaban dando a entender que no consideraban de interés la identificación de los responsables.

Ante ello, el Vicecomodoro, con la intención de forzar una reacción de parte de las autoridades, le manifestó al Secretario de Gobierno que, ante la más mínima sospecha de que los tanques de combustible, pudieran haber sido contaminados, se veía en la obligación de suspender los vuelos regulares operados por LADE, hasta tanto se analizarán muestras en laboratorios de YPF en el continente. Para la certificación del combustible era necesario el envío de muestras

¹⁶⁶ Ver proceso de reconstrucción de memoria de Alberto Dropulich, en el artículo de Luis Ezequiel Agesilao "Gas del Estado en Malvinas", parte de la presente obra.

¹⁶⁷ Para mayor referencia sobre el rol y las acciones de YPF en Malvinas, referimos al artículo de Federico Martín Gomez "ANTARES, YPF presente en Malvinas" presente en esta obra.

a los laboratorios de YPF. Lo cual requeriría el vuelo especial de un avión con suficiente combustible que otorgase autonomía, sin tener necesidad de abastecerse en Puerto Stanley. Es decir que la solución llevaría mucho tiempo y mientras tanto no se podrían reiniciar los servicios regulares, afectando gravemente la vida cotidiana y a múltiples rubros económicos de las islas.

Dicha esta advertencia hacia la autoridades gubernamentales británicas en las islas, se atemperó la situación explicando que se podía llegar a evitar, si se lograba la identificación y la declaración de los responsables, garantizando por escrito y con potencial denuncia ante la falsedad de la declaración, que el combustible no había sido contaminado. Quedaba más que claro que los autores deberían asumir la responsabilidad civil en caso de que ocurriese algún problema atribuible a esa acción de vandalismo y atentado contra la propiedad de YPF.

Este escenario obligó al gobierno británico presente en Malvinas a modificar inmediatamente su actitud. Identificándose a los autores quienes, se aseguraron que el combustible no había sido contaminado, asumiendo las autoridades británicas la responsabilidad garantizando en forma oficial la veracidad de sus palabras. Asimismo se hizo cargo de la limpieza de las pintadas sobre los paredones.¹⁶⁸

El manejo de manera concreta, profesional y acertada de esta difícil situación y su final feliz mereció una conceptuosa nota de felicitación de la cancillería, la que fue incorporada al legajo personal del Vicecomodoro Gilbert.¹⁶⁹

Ante el desabastecimiento alimenticio en Stanley, la asistencia de la FAA

Ya a mediados del mes de agosto de 1981, mientras en el continente los rumores de cambio de gobierno de Viola a Galtieri era cada vez más fuertes, en las islas Malvinas se presentó en la casa del Vicecomodoro el dueño del tambo local, en una situación de máxima aflicción ya que como consecuencia de una demora imprevista en la llegada del barco de abastecimiento, se había quedado sin alimento para sus animales y temía que en pocos días murieran de hambre.

Ante la materialización de la situación de emergencia, el Vicecomodoro Gilbert divulgó entre la población, las gestiones que el mismo realizaría para concretar el envío de un vuelo de carga en pos de satisfacer las carencias más urgentes y que todos tendrían la posibilidad de realizar sus pedidos.

Con la lista de requerimientos urgentes, se gestionó el envío de un vuelo especial de un Hércules C-130, el cual fue autorizado de inmediato por las autoridades de la Fuerza Aérea Argentina y aprobado por Cancillería. En tres días estaba solucionada la emergencia alimenticia de los animales del tambo en Stanley.

Ante la actitud de cierto sector productor de la comunidad isleña de haber concurrido en forma masiva a la oficina de LADE a buscar soluciones para sus necesidades, soslayando dar intervención a las autoridades del gobierno británico, provocó el disgusto de las autoridades locales que como consecuencia de ello adoptaron medidas obstruccionistas.

Dichas medidas ante las gestiones realizadas por el Vicecomodoro Gilbert fueron rápidamente desarticuladas, mediante el diálogo entre las partes involucradas y demostrando la necesidad de recapacitar ante las acciones contra-productivas hacia la comunidad isleña.

¹⁶⁸ Sobre estas acciones vandálicas, referimos al artículo de Federico Martín Gomez y Marcelo Troncoso “*Marcas Territoriales Soberanas en Malvinas y los Acuerdos de Comunicaciones de 1971*” presente en esta obra.

¹⁶⁹ “Historia de la Fuerza Aérea Argentina. El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas”. Publicación disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20ct.pdf>

Los temores en las Islas Malvinas ante el cambio de gobierno en Argentina

Durante el mes de diciembre de 1981, después de haberse hecho cargo del Poder Ejecutivo Nacional el General Galtieri, el Gobernador británico en Malvinas Rex Hunt organizó una reunión social para despedir el año. En esa ocasión tuvo una premonitoria conversación con el Vicecomodoro Gilbert, en la cual le confesaba los temores y visiones negativas que había despertado en su gobierno el nuevo presidente de la Junta Militar en Argentina.

El concepto habría sido expresado aproximadamente en los siguientes términos: Nosotros estamos muy preocupados. Ahora ustedes tienen como presidente un general que tiene fama de ser muy duro y se sospecha que las relaciones se van a poner cada vez más difíciles. Yo personalmente soy muy pesimista y no veo salida para este conflicto.¹⁷⁰

Ya con la confirmación del recambio de representantes argentinos en el Consultivo Especial, a mediados del mes de enero de 1982 y ante la próxima partida del Vicecomodoro Gilbert, el gobernador Rex Hunt organizó una reunión social para despedirlo oficialmente. En esa ocasión, nuevamente le habría manifestado que veían cada vez con más preocupación la evolución de la situación sobre Malvinas, en cuanto al vínculo bilateral, más en referencia a la operación del grupo Davidoff en aguas de las Islas Georgias del Sur.

Según las propias palabras en una entrevista realizada para este artículo, el mismo ignoraba por entonces lo que ya estaba ocurriendo en Buenos Aires, todas estas palabras parecían carecer de sentido y alejadas de toda realidad.¹⁷¹

A pesar de ello, pocos días después, el 3 de febrero se enteraría de la planificación militar desplegada para implementar la recuperación militar de las islas.

Período de gestión del Vicecomodoro Roberto Manuel Gamen

(Marzo a Abril de 1982)

Finalmente, el periodo de gestión del Vicecomodoro Roberto Manuel Gamen, quien reemplazó al Vicecomodoro Gilbert en las Islas Malvinas, se inició con su arribo en febrero de 1982, con instrucciones precisas al igual que sus antecesores, de profundizar todas las acciones del Estado argentino en las Islas Malvinas. El Vicecomodoro Gamen, sería el último representante ante la Comisión Consultiva Especial de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971 en las Islas Malvinas.

Aquí es donde nos encontramos con el recorrido final del proceso de construcción del rol político de la Fuerza Aérea Argentina en las Islas Malvinas. El último vuelo de LADE a las islas, desplegado el día 30 de marzo de 1982, traería consigo nuevamente a las Islas Malvinas la Vicecomodoro Gilbert quién regresaba con instrucciones y noticias precisas sobre lo que ocurriría horas después de su arribo.

El destino jugó nuevamente uno de sus cartas. El comandante del último vuelo era el oficial Toribio, quién fuese el Comandante de aquel histórico vuelo del 14 de febrero de 1971, que llegó a Malvinas en una misión humanitaria para socorrer sanitariamente al farero de las islas y siendo a su vez comandante del primer vuelo de Fokker F-27 a las islas al inaugurarse el aeropuerto temporal construido por la República Argentina en 1972, en Hooker Point. El destino quiso que fuese él, quién llevara el último vuelo de LADE a Malvinas, aquel 30 de marzo de 1982. Horas después todo cambiaría en Malvinas, todo cambiaría en la Cuestión Malvinas.

¹⁷⁰ *Ibidem*

¹⁷¹ Entrevista realizada por el autor del presente al Comodoro Gilbert, en el mes de mayo del corriente año

Bibliografía:

Archibaldo Lanús, Juan (1984) "De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980". Pág. 478. EMECÉ. Buenos Aires.

Conte, Marcelo Augusto (2009) "Recuerdos del Viento. Memorias de un piloto de LADE en la Patagonia". Ediciones Argentinidad. Buenos Aires.

Palazzi, Rubén Oscar (2006). "Malvinas, otras historia. Brigadier (R) Héctor Ricardo Gilbert". Edit. Claridad.

Solari Yrigoyen, Hipólito (1998) "Lo que no cuentan los ingleses". Pág. 170. Edit. El Ateneo. Buenos Aires

Páginas WEB consultadas:

Cancillería Argentina. Declaración Conjunta Argentino-británica de 1971. Disponible en: https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1971_-_declaracion_conjunta_entre_argentina_y_el_reino_unido_facsimil.pdf

Radar Malvinas. Historia de la Fuerza Aérea Argentina. El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas. Publicación disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20ct.pdf>

Flota YPF. Disponible en:

https://www.flotaypf.com.ar/fichas_buques_ypf.php?buq=amegh2

Capítulos referidos en el presente libro:

Agesilao, Luis Ezequiel "Gas del Estado en Malvinas".

Gomez, Federico Martín "ANTARES, YPF presente en Malvinas"

Gomez, Federico Martín y Troncoso, Marcelo "Marcas Territoriales Soberanas en Malvinas y los Acuerdos de Comunicaciones de 1971"

Gutiérrez Brondolo, Ignacio "A 50 años de los Acuerdos de Comunicaciones. Shackleton, concreción de un final anunciado".

Maccari, Jazmín "Las maestras argentinas en Malvinas: un puente diplomático, educativo y cultural"

Quintana, Pablo y Barbosa, Mariela "Los vuelos de LADE y la ruptura del aislacionismo en las Islas Malvinas"

Archivos consultados:

Archivo personal del Coronel (R) Luis González Balcarce. Asesor durante las negociaciones de los Acuerdos de Comunicaciones- Cancillería argentina.

Entrevistas realizadas:

Entrevista realizada en el marco del Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas de la Secretaría de Extensión de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata, "Abuelo y nieto cruzados por la Cuestión Malvinas: Una construcción transgeneracional". Entrevista a Rodrigo Martín Zamponi y Rubén Gaitan". Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=Jn0_kRR0GNs&t=2s. Agosto de 2020

Entrevista realizada a María Susana Carnelli, hija mayor del Vicecomodoro Carnelli. Lunes 31 de mayo de 2021.

Entrevista realizada al Comodoro Rodolfo Gilbert, representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial en Puerto Stanley (1980-1982). 4 de mayo de 2021.



MAGEN DE PORTADA: OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA ANTONIO BRUNO EN LA CEREMONIA DE INAUGURACIÓN DEL AEROPUERTO EN HOOKER POINT PRÓXIMO A PUERTO STANLEY, NOVIEMBRE DE 1972. IMAGEN ADQUIRIDA DEL ARCHIVO PERSONAL DEL SR. ANTONIO BRUNO.

EDUCACIÓN
POLÍTICAS PÚBLICAS
BECAS
ISLEÑOS
SOBERANÍA



EDUCATION
PUBLIC POLICIES
SCHOLARSHIPS
ISLANDERS
SOVEREIGNTY

LA EDUCACIÓN COMO POLÍTICA PÚBLICA DE LOS ACUERDOS. LOS BECARIOS ISLEÑOS EN LA ARGENTINA CONTINENTAL Y LAS MAESTRAS ARGENTINAS DE CASTELLANO EN LAS ISLAS MALVINAS 1972-1982

En memoria de la profesora María del Carmen Malbrán

FEDERICO MARTÍN GOMEZ

En los dos próximos capítulos buscaremos visibilizar una de las dimensiones plasmadas en las políticas públicas desplegadas desde la consecución de los acuerdos en 1971. Esta dimensión es la educacional. Dirigida la misma sobre la población isleña en edad escolar, la misma se constituyó bajo dos profundas ejes: *las becas para los niños isleños en la Argentina continente y el envío de maestras de español a las islas.*

El primero de los ejes se constituyó en una de las primeras medidas implementadas desde la consecución de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, como veremos en el artículo de autoría de Federico Martín Gomez, el cual se titula *“La educación como política pública de los acuerdos. Los becarios isleños en la Argentina continental”* y buscará reconstruir el proceso gestado en torno al otorgamiento de becas para la culminación de estudios primarios/secundarios a niños y niñas provenientes desde las islas en colegios bilingües en la Argentina Continental.

Mediante el acceso y la recuperación de información de archivos personal de actores involucrados de manera directa en la elaboración e implementación de esta política, junto a diversas reconstrucciones de memorias y experiencias de actores también participes de estos procesos de implementación se buscará dar a conocer este eje de política implementado desde 1972 a 1982.

Ya el segundo eje en torno a las políticas educacionales gestadas en torno a los acuerdos en sí es el arribo a las islas de maestras argentinas de español, artículo a cargo de Jazmín Maccari, el cual se titula *“Las maestras argentinas en Malvinas. Un puente diplomático, educativo, cultural y humano”*. Estas maestras formarían en el idioma español a los niños en edad escolar en las escuelas primarias y secundarias de Puerto Stanley e incluso en el interior de las islas, como asimismo officiarían como puente o embajadoras no oficiales del Estado argentino en las islas, ante el grado de inserción y vinculación social desplegado por las diez maestras y un maestro durante el periodo de 1974 a 1982.

Como podremos observar en el desarrollo de ambos, si bien tenderían a proyectarse de manera separada, los puentes tanto diplomáticos como políticos hallaban un anclaje idéntico entre ambos ejes, proporcionando una coherencia en torno a los objetivos finales de dicha política pública, con el mismo objetivo construir lazos idiomáticos, que tendiesen al encuentro de la Argentina continental con las Islas Malvinas.

LA EDUCACIÓN COMO POLÍTICA PÚBLICA DE LOS ACUERDOS. LOS BECARIOS ISLEÑOS EN LA ARGENTINA CONTINENTAL Y LAS MAESTRAS ARGENTINAS DE CASTELLANO EN LAS ISLAS MALVINAS

Resumen: El proceso de construcción de las políticas públicas implementadas por el Estado argentino, en el marco de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, en las Islas Malvinas, se plasmó en múltiples dimensiones y escenarios, los cuales son tratados en los diversos capítulos que integran esta obra. Una de estas políticas, tuvo una trascendencia e impacto directo sobre la población de las islas, puntualmente sobre los niños en las islas quienes han sido el objetivo del diseño y la implementación de las mismas. Estas han sido las becas otorgadas por el Estado argentino para estudiar en escuelas bilingües en la Argentina continental y de esa manera poder continuar y finalizar sus estudios, que en las islas, se veían impedidos por la estructura educativa existentes en las islas.

En este capítulo abordaremos el proceso de políticas públicas materializadas en el otorgamiento de becas dirigidas a los isleños para estudiar en el continente, en diferentes niveles educacionales en escuelas bilingües del continente, a través de un trabajo de campo con acceso a archivos personales y reconstrucción de memorias de actores involucrados de manera directa.

Palabras claves: Educación, políticas públicas, becas, isleños, soberanía

Abstract: The process of construction of public policies implemented by the Argentine State, within the framework of the Communications Agreements of 1971, in the Malvinas Islands, was reflected in multiple dimensions and scenarios, which are treated in the various chapters that make up this work. One of these policies had a transcendence and direct impact on the population of the islands, specifically on the children in the islands who have been the objective of their design and implementation. These have been the scholarships granted by the Argentine State to study in bilingual schools in mainland Argentina and thus be able to continue and finish their studies, which in the islands, were impeded by the educational structure existing in the islands.

In this chapter we will address the process of public policies materialized in the granting of scholarships aimed at islanders to study on the continent, at different educational levels in bilingual schools on the continent, through field work with access to personal files and reconstruction of memories of actors directly involved.

Keywords: Education, public policies, scholarships, islanders, sovereignty

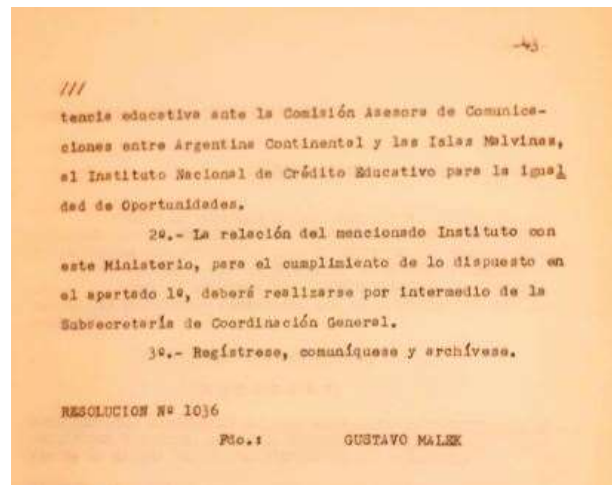
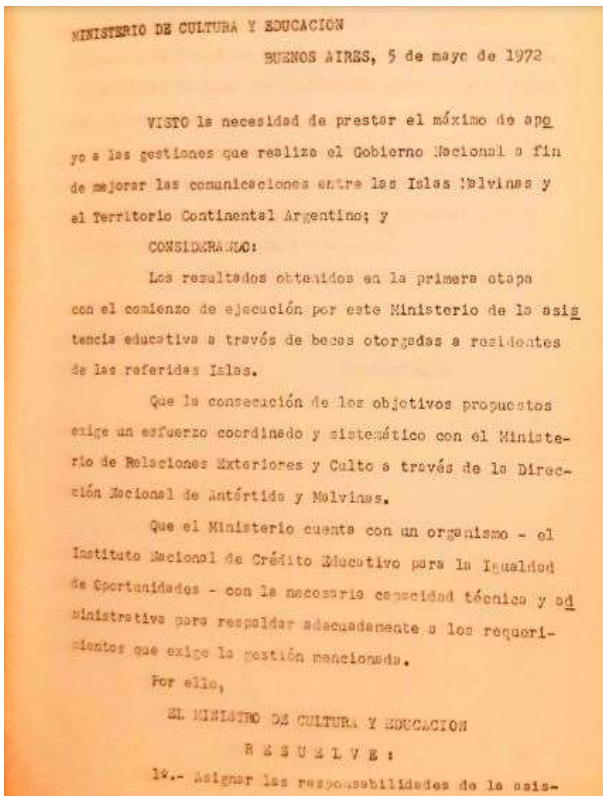
Introducción:

El proceso de construcción de las políticas públicas implementadas por el Estado argentino, en el marco de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, en las Islas Malvinas, se plasmó en múltiples dimensiones y escenarios, los cuales son tratados en los diversos capítulos que integran esta obra. Uno de estas políticas, tuvo una trascendencia e impacto directo sobre la población de las islas, puntualmente sobre los niños en las islas quienes han sido el objetivo del diseño y la implementación de las mismas. Estas han sido las becas otorgadas por el Estado argentino para estudiar en escuelas

bilingües en la Argentina continental y de esa manera poder continuar sus estudios, que en las islas, se veían impedidos por la estructura educativa existentes en las islas.

En este capítulo abordaremos el proceso de políticas públicas materializadas por el Estado argentino, en el otorgamiento de becas dirigidas a los isleños para estudiar en el continente, en diferentes niveles educacionales en escuelas bilingües del continente.

El proceso de diseño de las políticas de becas hacia las islas



DESIGNACIÓN DE LAS RESPONSABILIDADES DE LA ASISTENCIA EN MATERIA EDUCATIVA EN LAS ISLAS A CARGO DEL REPRESENTANTE ARGENTINO EN CONSEJO CONSULTIVO ESPECIAL EN PUERTO STANLEY, SIENDO EL PRIMERO DE ELLOS EL VICECOMODORO CESAR DE LA COLINA. DOCUMENTO ACCEDIDO DEL ARCHIVO PERSONAL DEL CORONEL (R) LUIS GONZÁLEZ BALCARCE (ASESOR DURANTE LAS NEGOCIACIONES DE LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES- CANCELLERÍA ARGENTINA) NEGOCIADOR E IMPLEMENTADOR DE POLÍTICAS ANTE LOS ACUERDOS, CON EL RANGO DE MINISTRO PLENIPOTENCIARIO.

Desde el inicio de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, entre la República Argentina y el Reino Unido de la Gran Bretaña, uno de los puntos principales que sustentaron los acuerdos mismos ha sido promover los intereses de los isleños en pos de mejorar la calidad de vida de los mismos. Puntualmente en el inciso 16 de los Acuerdos de Comunicaciones se estableció que:

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

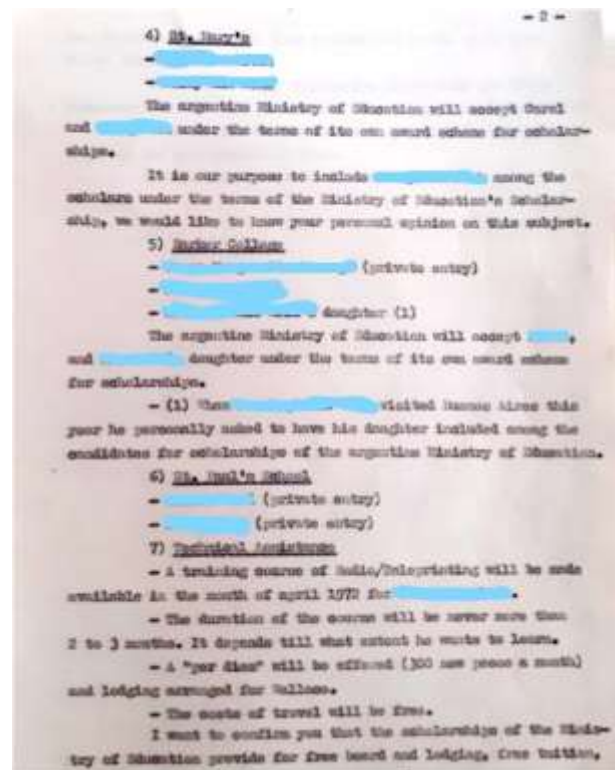
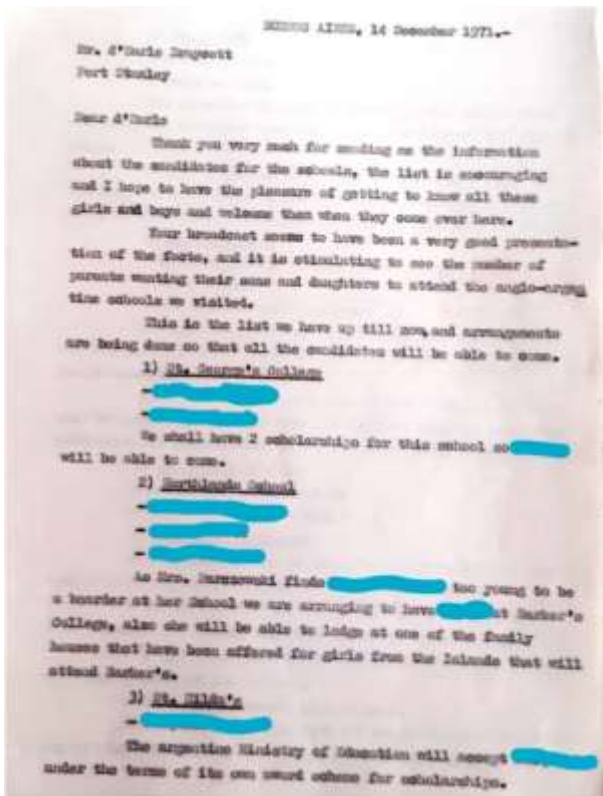
El Gobierno argentino tomará las medidas necesarias para obtener en escuelas en territorio continental argentino para los hijos de residentes en las Islas Malvinas y ofrecerá becas que serán anunciada periódicamente y cuyo número se decidirá a la luz de requerimientos locales.

Ambos Gobiernos continuarán su intercambio de puntos de vista en las materias referidas en este párrafo.¹⁷²

Es a partir de ello que, con el establecimiento de vuelos (sin ser regulares) a partir del 3 de julio de 1971, se dio inicio al diseño e implementación de una política de becas educativas, dirigidas a la población en edad escolar en Malvinas, con posibilidades de estudiar en colegios bilingües de la Argentina continental.

Lo primero que debemos destacar es el proceso de intercambio de información entre el asesor de la Cancillería e integrante del equipo de negociadores de los Acuerdos de Comunicaciones, el Coronel (R) Luis González Balcarce quién, con el rango de Ministro Plenipotenciario, tendría un vínculo directo con los diversos responsables en las áreas educativas de las islas, puntualmente con aquel que ocupase el cargo de Superintendente en educación.

En los documentos que apreciaremos a continuación podremos observar como ya en diciembre de 1971, el diálogo fluido entre las partes dio lugar a un proceso de cooperación que viabilizó la posibilidad de que un total de 13 alumnos isleños viajasen a la Argentina continental para continuar sus estudios en colegios bilingües. Este sería el primer paso de múltiples experiencias que se desarrollaron durante casi una década.



INTERCAMBIO DEL ASESOR LUIS GONZÁLEZ BALCARCE CON EL SUPERINTENDENTE EDUCATIVO DE LAS ISLAS SR. D'EARLE DRAYCETT, SOBRE LA CANTIDAD Y NOMBRES DE LOS CANDIDATOS ISLEÑOS (OCULTOS EN RESGUARDO DEL DERECHOS A SU IDENTIDAD) A ACCEDER A LAS BECAS OTORGADAS POR EL ESTADO ARGENTINO Y CUÁLES SERÍAN POTENCIALMENTE LOS COLEGIOS BILINGÜES HUÉSPEDES DE LOS ALUMNOS ISLEÑOS, EN EL AÑO 1972. DOCUMENTO ACCEDIDO DEL ARCHIVO PERSONAL DEL CORONEL (R) LUIS GONZÁLEZ BALCARCE (ASESOR DURANTE LAS NEGOCIACIONES DE LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES- CANCELLERÍA ARGENTINA) NEGOCIADOR E IMPLEMENTADOR DE POLÍTICAS ANTE LOS ACUERDOS, CON EL RANGO DE MINISTRO PLENIPOTENCIARIO DE LA CANCELLERÍA ARGENTINA.

Como podemos apreciar, estos vínculos con el pasar de los años se profundizarían a partir de las múltiples experiencias realizadas por estos niños en el continente, a partir de lo cual la cantidad de becarios, si bien no aumentaba

¹⁷² Artículo 16 del Acuerdo de Comunicaciones de 1971 argentino-británico. Disponible en: https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1971_-_declaracion_conjunta_entre_argentina_y_el_reino_unido_facsimil.pdf

dada la densidad poblacional de las islas, se mantenía estable en el tiempo, a pesar de las acciones de sabotaje implementados por el UKFIK y la FIC, a lo largo de los años. Como ejemplo de ello, el Vicecomodoro Gilobert, en una entrevista realizada nos describe las acciones que los integrantes del UKFIK de la propia FIC, ejercían sobre los becarios isleños que arribaban desde el continente:

“(…) habían logrado que los becarios malvinenses que cursaban sus estudios en los más selectos colegios británicos de Buenos Aires y La Cumbre se manifestaran habitualmente en forma negativa hacia la Argentina o de lo contrario, como relata el Vicecomodoro Carnelli eran considerados poco menos que traidores.

Quizá por efecto de la extorsión a que eran sometidos, estos jóvenes actuaban como si en esos colegios les hubieran inculcado gran amor hacia Gran Bretaña y cierto desdén por la Argentina. Es decir que después de años de tanto esfuerzo, en lugar de simpatizantes, habíamos formado decenas de opositores.”¹⁷³

Ante estas acciones en los informes enviados a la Cancillería argentina por parte de los múltiples vicecomodoros argentinos, integrantes del Consejo Consultivo Especial en Puerto Stanley, se formularon recomendaciones en pos de dar una respuesta adecuada a las acciones referidas:

Se pensó, entonces que la contramedida eficaz pasaba por el cambio de colegios. Con esa intención se puso a disposición de los estudiantes malvinenses becas en el Liceo Aeronáutico. También se gestionaron ante ARA becas para el Liceo Naval Femenino pero el conflicto dejó trunco el proyecto.

Para el Liceo Aeronáutico se presentó el joven Paul Betts, proveniente de una familia con cinco generaciones en las islas. Este joven, si bien al principio tuvo serias dificultades para adaptarse, especialmente por problemas de idioma, pudo finalmente encaminarse gracias a su tesón y a la buena disposición de las autoridades del liceo que supieron brindarle el apoyo necesario.

Paul Betts se encontraba cursando el segundo año cuando estalló el conflicto armado. Decidió continuar en el liceo y finalmente se graduó de alférez de la reserva en 1985. Naturalmente nunca más pudo volver a Malvinas y se radicó definitivamente en la Argentina. Posteriormente se casó y actualmente vive en Rosario con su familia.

Este caso que fue único había causado alarma en los grupos opositores debido al entusiasmo que despertó entre los jovencitos malvinenses, que con la candidez propia de la edad, no se detenían en especulaciones políticas y alimentaban la esperanza de vestir ellos también el uniforme del liceo.¹⁷⁴

El viaje de los isleños y las escuelas receptoras en el continente

En este apartado buscaremos acceder, a partir de una reconstrucción minuciosa de los archivos personales del Coronel González Balcarce, al universo de instituciones educativas bilingües en la Argentina continental receptoras de los becarios isleños, las cuales se hallaban distribuidas en diversos puntos del país y con multiplicidad de características necesarias para ser huéspedes de los becarios.

¹⁷³ Radar Malvinas. Historia de la Fuerza Aérea Argentina. El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas. Publicación disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20oct.pdf>

¹⁷⁴ Ídem

Estos colegios fueron:

El St. George College (Quilmes); Northlands School (Olivos); St. Hilda's (Hurlingham); St. Mary's (Ezeiza); Barker College (Lomas de Zamora); St. Paul School (Hurlingham); Woodville School (Bariloche); Michael Ham (Vicente López), St. Alban's (Lomas de Zamora); San Pablo (Cordoba); Ward (Ramos Mejía).

Las diversas ofertas de escolaridad bilingüe que se observan en la lista precedente, nos permite realizar una lectura, no solo por lo profundo del programa de becas establecida hacia la comunidad educativa de las islas, sino asimismo la capacidad de los funcionarios de la cancillería de gestar esta política, buscando cimentar en los jóvenes isleños una construcción simbólica sobre Argentina que derribase esas miradas y preconcepciones heredados en las islas.



PUBLICACIÓN DEL DIARIO LA NACIÓN DE 1972, DONDE SE ANUNCIA EL ARRIBO A LA ARGENTINA CONTINENTAL DE LOS NIÑOS BECADOS PARA SU INGRESO A LOS COLEGIOS BILINGÜES. SIN FECHA. DOCUMENTO ACCEDIDO DEL ARCHIVO PERSONAL DEL CORONEL (R) LUIS GONZÁLEZ BALCARCE (ASESOR DURANTE LAS NEGOCIACIONES DE LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES- CANCELLERÍA ARGENTINA) NEGOCIADOR E IMPLEMENTADOR DE POLÍTICAS ANTE LOS ACUERDOS, CON EL RANGO DE MINISTRO PLENIPOTENCIARIO DE LA CANCELLERÍA ARGENTINA.

Las políticas educativas gestadas en el continente hacia los niños en Malvinas

Es interesante destacar que en el año 1974, con un proceso establecido de becarios isleños en la Argentina continental desde ya hacía 3 años y ante el arribo a las islas del primer contingente de maestras de español (las hermanas María Fernanda y María Teresa Cañas¹⁷⁵), diversos escenarios políticos se plasmaban en torno a la cuestión educativa en las Islas Malvinas y su interacción con los Acuerdos de Comunicaciones de 1971. Muestra de ello han sido múltiples proyectos legislativos originados en el Congreso de la Nación sobre el tema, varios de autoría del Diputado Nacional Manuel Campos¹⁷⁶.

Desde las políticas originadas desde el actor Ejecutivo Nacional, el Ministerio de Educación de la Nación, a través del Ministro Jorge Taiana quién junto a su equipo de asesores y en estrecha colaboración con el INCE (Instituto Nacional de Crédito Educativo) implementó un estudio de campo sobre las políticas educacionales, niveles educativos y estructura tanto edilicia como en materia de recursos humanos presentes en las islas, designando como responsable a la profesional de la Psicóloga Educacional María del Carmen Malbrán. En base a sus experiencias plasmadas en un documento titulado “*Malvinas 1974. Memorias de una visita*”¹⁷⁷ y en una entrevista¹⁷⁸ realizada durante el año 2020, ella misma describió todas sus vivencias y

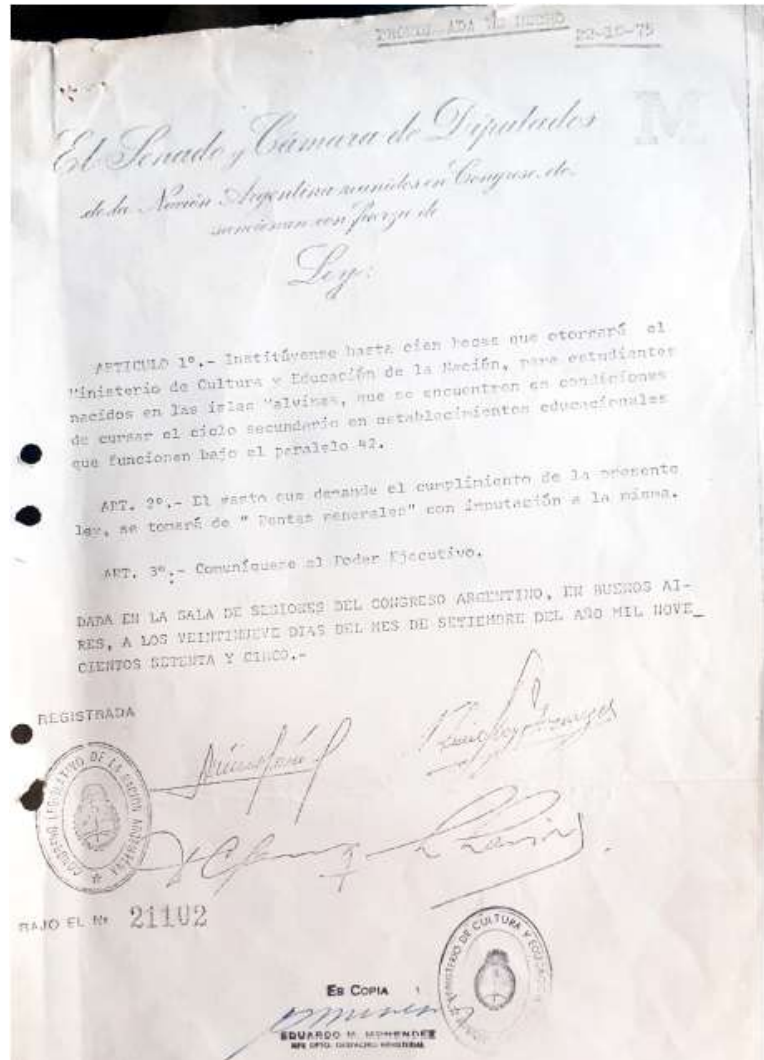


FOTO DEL EJEMPLAR ORIGINAL DEL PROYECTO DE LEY N.º 21102, REFERIDO A BECAS PARA LOS ISLEÑOS.

DOCUMENTO DEL ARCHIVO PERSONAL DEL CORONEL (R) LUIS GONZÁLEZ BALCARCE (ASESOR DURANTE LAS NEGOCIACIONES DE LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES- CANCELLERÍA ARGENTINA) NEGOCIADOR E IMPLEMENTADOR DE POLÍTICAS ANTE LOS ACUERDOS, CON EL RANGO DE MINISTRO PLENIPOTENCIARIO.

¹⁷⁵ Para mayor información sobre las mismas como asimismo del universo total de maestras presentes desde 1974 a 1982 en las Islas Malvinas con motivo de los Acuerdos de Comunicaciones, referimos al artículo de Jazmín Maccari “[Las maestras argentinas en Malvinas. Un puente diplomático, educativo, cultural y humano](#)”, parte de esta obra.

¹⁷⁶ Para mayores referencias sobre la producción legislativa de Ernesto Campos sobre Malvinas, referimos al artículo de Lucía Wolaniuk “[Construyendo soberanía desde el fin del mundo: La labor de Campos en la consolidación de lazos entre Tierra del Fuego y las Islas Malvinas](#)”, parte de esta obra.

¹⁷⁷ Malbrán, María del Carmen (2014) “*Malvinas 1974. Memorias de una visita*”. Área de Promoción de la Investigación. Ensayos. CLACSO.

¹⁷⁸ Entrevista realizada en el marco del Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas de la Secretaría de Extensión de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata, el día 10 de agosto de 2020. Título de la entrevista “Entrevista a María del Carmen Malbrán Malvinas 1974”. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=_E3OQwKXnKM&t=6s

memorias de aquel viaje profesional a las Islas Malvinas. A partir de ese documento original y de la entrevista referida, reconstruiremos el proceso de estudio de campo para advertir el nivel educacional en las Islas Malvinas.

La investigadora María del Carmen Malbrán, enviada por el Ministerio de Educación de la Nación a las islas Malvinas por medio del INCE, permanecería en las mismas por un periodo de nueve días, durante el mes de julio de 1974.

Debemos destacar que el viaje a las islas tuvo como objetivos:

- Acompañar a los becarios malvinenses residentes en la ciudad de Buenos Aires para viajar a Malvinas en las vacaciones de invierno.
- Recolectar información sobre el sistema educativo de las islas por encargo del Instituto Nacional de Crédito Educativo INCE.

La visita fue financiada por el INCE y acordada con el Ministerio de Educación, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y la Fuerza Aérea Argentina, todos ellos representados en las islas en la figura del Vicecomodoro De La Colina¹⁷⁹. Con motivo del primer objetivo de su viaje *“Acompañar a los becarios malvinenses residentes en la ciudad de Buenos Aires para viajar a Malvinas en las vacaciones de invierno”*, María del Carmen nos relata estas memorias de aquel entonces:

El trato recibido durante el traslado de los becarios malvinenses fue distinguido: dos días antes del viaje a las islas fueron alojados en una escuela pública de la ciudad de Buenos Aires llamada Islas Malvinas.

El personal directivo y docente recibió a los visitantes con cordialidad y conversó con ellos en español. Se ofrecieron platos típicos argentinos y obsequiaron a los visitantes sendos ejemplares del Martín Fierro encuadernados en cuero. Se realizó un tour por los lugares emblemáticos de la ciudad. Al día siguiente tuvo lugar el vuelo a Comodoro Rivadavia en un avión de la Fuerza Aérea, donde se ofreció un desayuno en la Residencia Huerta de YPF que tiene una vista espléndida de la costa marítima. En el aeropuerto se abordó el avión a Puerto Stanley.¹⁸⁰

Ya con el arribo a las islas, María del Carmen Malbrán realiza un proceso de estudio de campo sobre los niveles educativos de las islas, como asimismo de las capacidades de infraestructura y recursos humanos presentes en las islas para la actividad docente. De este proceso de exploración realizado en las islas ella destacó:

El gobierno era responsable de la educación en toda la Colonia. La educación era gratuita y el gobierno costaba el gasto de todos los libros, materiales y equipos. Cuotas nominales de £ 4 por término lectivo para el primer niño de la familia y de £ 3 para los niños sucesivos de la misma familia eran cobradas por la Junta de Educación Escolar. No había educación secundaria regular en la Colonia si bien varios niños habían obtenido niveles ordinarios y avanzados de rendimiento en el General Certificate of Education. Los exámenes de la Royal Society of Arts en materias comerciales eran parte del patrón regular y ocasionalmente los estudiantes rendían exámenes superiores a los citados. Una prueba para obtener beca en ultramar se administraba anualmente en noviembre. Posibilitaba a los candidatos de alto rendimiento beneficiarse recibiendo como mínimo 4 años de educación secundaria como pupilos en escuelas gramaticales (Grammar Schools) de Dorset o en las escuelas británicas de Montevideo donde se les brindaban facilidades especiales de residencia escolar por la Sociedad de Escuelas Británicas.

¹⁷⁹ Para mayor referencia de la gestión del Vicecomodoro De La Colina, referiremos al artículo de Federico Martín Gomez *“Rol político-diplomático de la Fuerza Aérea Argentina en las Islas Malvinas 1974”*, parte de la presente obra.

¹⁸⁰ Op. Cit. Pág. 4.

Los límites de edad se aplicaban en todo el territorio de las islas: en el campo la asistencia era obligatoria para los niños de 5 a 15 años dentro de una milla de distancia de la escuela del establecimiento campestre y entre 7 y 15 años para quienes residían dentro de las dos millas de la escuela de la granja. Los niños que residían en casas apartadas eran enseñados por maestros especialmente designados para el campo a quienes se les asignaba un distrito que recorrían mediante vehículos Land-Rover, caballo, bote o vía aérea. El maestro de campo permanecía cerca de dos semanas con cada familia por vez y dejaba trabajo para que el niño realizara en el hogar para cuando él retornara unas seis semanas más tarde. Los maestros de campo tenían una ardua pero interesante tarea. La labor de estos maestros había ido aumentando con la colaboración de los miembros del Servicio Voluntario de Ultramar quienes prestaron invaluable asistencia; había tres miembros en 1968 y tres en 1969. Cada año se dictaban seminarios de entrenamiento para los maestros rurales en la Darwin Boarding School (Escuela para internos de Darwin). Las asignaturas que normalmente se enseñaban eran inglés, aritmética, español, arte, contabilidad, dactilografía y taquigrafía.¹⁸¹

Asimismo, María del Carmen Malbrán, realizó un estudio sobre el soporte económico financiero de las islas en los escenarios educacionales a distancia, dados los niños que vivían en el interior de las islas y ante las distancias, debía recurrir a servicios educacionales mediante clases transmitidas por radio. En él explica que:

El servicio de clases por radio instituido en 1965 que ofrecía una lección de 30 minutos cada dos semanas, se había extendido gradualmente en un programa de dos lecciones semanales de 45 minutos.

Proveía un conjunto de informaciones útiles desde el punto de vista de la educación general.

En torno a la estructura educativa puntualmente de Puerto Stanley (tanto edilicia como en recursos humanos y financieros) en su informe elevado al INCE, María del Carmen Malbrán describió las siguientes características:

Existían dos escuelas en Puerto Stanley: una para infantes y Juniors, la otra para escolares de los años siguientes y seniors. Un ala nueva con dos salones de clase fue agregada al Departamento de Enseñanza de los Juniors en 1968.

La escuela-internado de Darwin podía albergar 40 internos y atender a todos los niños que asistían desde los establecimientos rurales cercanos. Había 4 escuelas de establecimientos rurales, todas en la Falkland Oeste.

Se concedía una asignación local de £50 10S mensual a los padres que mandaban los niños a estudiar a Puerto Stanley con el fin de posibilitarles la concurrencia a las escuelas de la ciudad. Se concedía asimismo una asignación mensual de £ 3 a los padres que vivían en el campo y debían enviar los niños a lugares distantes para ser atendidos por un maestro rural. Los niños que concurrían a clase diariamente recibían un chelín por cada comida fuera del hogar.

Dos becas fueron acordadas para estudiar en las escuelas británicas de Montevideo en 1968 y una en 1969.

Las asignaciones concedidas para los padres de alumnos entre 11 y 18 años que recibieron educación y pensión completa en internados - escuelas de Gran Bretaña y Uruguay se aumentaron en 1968 y 1969 de £235 para el primer niño a £250 y luego £265; de £285 para el segundo niño a £300 y a £315; y para el tercer y niños subsiguientes de £335 a

¹⁸¹ Ídem, Pág. 8.

£350 y luego £375. La asignación para alumnos no internados fue aumentada a £ 70 en 1969 beneficiándose con este sistema 13 familias en 1968 y 14 en 1969. El gasto total en educación fue de £59.106 en 1968 y de £58.500 en 1969.

En el mismo informe, Malbrán describió el sistema de contenidos educacionales en las islas:

El estándar educacional del sistema educativo local según los padres era más bien bajo y existían en las clases corrientes niños con tropiezos en el aprendizaje escolar. El lenguaje oral evidenciaba errores sintácticos y pronunciación defectuosa. Se decía que el nivel educativo en zonas rurales era aún más bajo y que existían jóvenes y adultos iletrados quizá por desuso.

Los maestros en general eran ingleses. Firmaban contrato por 2-3 años.

Se componía de maestros titulados y sin título. Por ejemplo, en 1970 se contaban 11 con título, dos de los cuales eran isleños, y dos sin título, también nativos.

El sistema de disciplina era estricto. Cuando un alumno transgredía las normas disciplinarias, se lo enviaba a la oficina del superintendente quien lo reprendía y podía llegar a emplear formas suaves de castigo físico.

En general el trato maestro-alumno era distante. Uno de los rasgos que llamaba la atención de los isleños respecto del trato dispensado por las maestras argentinas era la mayor familiaridad que empleaban con los destinatarios.

El director de la escuela se desempeñaba como superintendente en forma interina a raíz del retiro del anterior. Se trataba de una persona con antigua residencia en las islas. Su forma de conducirse era tradicionalista y resistente al cambio, prohibía a las maestras usar pantalones, prenda especialmente indicada para el clima, aduciendo razones estéticas. No había recibido una formación profesional especializada. Se esperaba para el mes de agosto (N.A: 1974) la llegada del nuevo superintendente. El gobierno proporcionaba todos los materiales de clase en forma gratuita.

A partir de la tarea de estudio e investigación, realizado por María del Carmen en las islas durante los nueve meses que permaneció allí, realizó una serie de apreciaciones interesantes sobre las actividades de las docentes y las potencialidades de sus acciones:

Las maestras argentinas dictaban clases de lengua española para niños de edad escolar. La asistencia era obligatoria dado que la asignatura estaba comprendida en el currículum vigente y para adultos en grupos de aproximadamente 30 personas que asistían voluntariamente. Las clases se dictaban en dos niveles: un primer nivel para quienes desconocían totalmente el idioma y un segundo nivel para quienes poseían algún conocimiento. El tiempo escolar se contaba por horas cátedra de 45 minutos. Las clases se dictaban de lunes a viernes. (...)

El gobernador se mostraba interesado por la labor educativa que estaban realizando las docentes y había provisto los medios para albergarlas en una confortable casa del gobierno británico que disponía, entre otras comodidades, de teléfono y calefacción central alimentada con petróleo.

El superintendente anterior no había mostrado actitudes positivas hacia la Argentina. Cuando la gente solicitó que la enseñanza del español se realizara en forma sistemática, trató de reclutar maestros británicos y luego uruguayos, pero se mostró reacio a reclutar docentes argentinos.

Las maestras argentinas ocupaban un lugar social destacado en la vida de Puerto Stanley: eran invitadas a recepciones oficiales y privadas y participaban de los eventos sociales que ocurrían en la ciudad.

Interactuaban con todas las capas de población a través de los niños y el trato directo con adultos. El trabajo era intenso dado que debían preparar clases para alumnos de diferentes edades y nivel de conocimientos, a las que se agregaban la programación y grabación que se difundían por la radio local.

Los adultos se mostraban interesados por estas actividades que algunos consideraban un agradable pasatiempo. Dado que era costumbre retribuir las invitaciones que se recibían, la vida social que llevaban era bastante activa. En realidad se las consideraba profesoras de nivel superior a los demás maestros porque existía información acerca de su extracción universitaria y de la selección previa mediante la cual habían resultado designadas.

A partir del viaje realizado, en su informe final la Psicóloga Educacional María del Carmen Malbrán elevó una serie de "sugerencias" sobre posibles acciones concretas en torno a la dimensión educativa de las islas y sus potencialidades ante el escenario de vinculación continental-insular ante los acuerdos de 1971.

Sobre las becas destinadas a los niños isleños aseveró que se debía realizar las siguientes acciones:

- Asegurar que las becas sean otorgadas sin excepción a residentes permanentes de las islas, de modo que erogaciones y esfuerzos reditúen a favor de la población local. Por ejemplo, no otorgar becas a británicos residentes temporarios.
- Distribuir en forma equitativa las becas de acuerdo con el nivel de ingreso de la familia del becario. Favorecer especialmente a las familias de escasos recursos y de ninguna manera a las que pueden enviar a los niños por sus propios medios, máxime teniendo en cuenta que todos gozan del beneficio de libre entrada al país. Algunos de los actuales becarios provienen de hogares que pudieron financiar esos estudios por su propia cuenta. Podría considerarse el sistema de media beca para casos especiales.
- Proveer los medios necesarios para que se contemplen las expectativas de la familia en cuanto a la educación de los niños, que ellas conozcan claramente los deberes y derechos a que se verán sujetas como un medio de garantizar el cumplimiento de los objetivos de las autoridades educacionales argentinas. Una acción posible para cumplir con este fin podría ser el empleo de encuestas cuando se realiza la selección donde consten datos del examinado, del ambiente familiar y de las expectativas familiares.
- Tener en cuenta la aspiración comúnmente manifestada por los padres en el sentido de que desean que sus hijos no pierdan o deterioren el dominio del idioma inglés sino más bien que lo mejoren, además de que reciban instrucción en establecimientos educacionales más completos desde el punto de vista educativo que los que se dispone actualmente en las islas. Hay padres que han preguntado explícitamente si existe alguna institución educativa en Argentina donde se reciba la totalidad de la enseñanza en idioma inglés y es probable que muchos se mostraran reticentes a aceptar que los niños recibieran enseñanza íntegramente en castellano.
- Considerar como uno de los objetivos de los programas de becas el evitar el éxodo de los pobladores eliminando todas las iniciativas que puedan eventualmente tender a propiciarlo. Para algunos isleños el éxodo constituye una meta y es común por ejemplo, que las jóvenes aspiren a contraer matrimonio con ciudadanos británicos como medio de obtener la ciudadanía y el derecho a viajar y residir voluntariamente en el Reino Unido. Una manera de evitar este fenómeno sería favorecer estudios especializados que puedan resultar habilitantes en el mercado de trabajo local. Los estudios técnicos y agrícolas constituyen una vía interesante en este sentido. No necesariamente las becas tienen que durar varios años, podría estudiarse la posibilidad de becar para realizar estudios especializados de menor duración que permitan al interesado gozar de mejores oportunidades de trabajo cuando se reincorpore al medio isleño. Esta enseñanza habilitante contribuiría asimismo a mejorar el estándar de vida de las islas aunque este fuera un logro a largo plazo.

- Evitar el conflicto entre las pautas de vida de la familia y las del becario cuando regresa. La vida en colegios ingleses privados de Argentina donde concurrían las capas acomodadas de la población, puede producir drásticos cambios de vida que harán sentir sus efectos cuando retornan a la sencilla vida en las islas. Esto cobra mayor valor cuando se trata de familias humildes además del hecho del dispendio para el Estado argentino en dichas instituciones escolares.
- Considerar el entorno geográfico: podría propiciarse la integración en establecimientos educativos donde el medio físico y social fuera más parecido o por lo menos no tan disímil al de las islas, como una vía de favorecimiento de la posterior reintegración al hogar. Algunos padres de los actuales becarios, eligieron Córdoba como sede de residencia para sus hijos argumentando que la vida en esa región es más parecida a la suya que la de Buenos Aires.
- Resultaría conveniente en el trato con los niños hacer las provisiones necesarias para que no se los considere como invitados de lujo propiciando la toma de conciencia de sus derechos y deberes de su condición de becarios y los que se desprenden de los motivos del viaje así como una percepción clara por parte de la familia de estas cuestiones.
- El otorgamiento de becas debería hacerse con criterio racional que tuviera en cuenta las necesidades del mercado laboral, pudiendo planearse para un período de 3 a 5 años. De este modo se evitaría preparar sujetos que una vez egresados no tuvieran oportunidad de trabajo en la región, por ejemplo, una cantidad excesiva de bachilleres. Propiciaría también que las necesidades del mercado local fueran abastecidas con mano de obra del lugar evitando el reclutamiento del personal de ultramar. Habría que continuar lo iniciado otorgando pocas becas por año para ir evaluando los resultados a medida que el programa avanza. Dentro de estas becas es importante que se contara con alguna para realizar estudios técnicos. Resulta pertinente citar al respecto el informe que sobre diferentes aspectos de la vida local está preparando el Vice Comodoro Bloomer (N.T. Bloomer Reeve) para la Cancillería argentina. Además de datos generales dicho informe contiene elementos de juicio sobre el mercado laboral, las plazas existentes y quienes las ocupan actualmente, que podrían ser de suma utilidad para programar el otorgamiento de becas. Este informe estará terminado en poco tiempo.
- En cuanto al grado de dominio del idioma por parte de los becarios podrían tomarse algunos recaudos: 1) asegurar que los colegios que los atienden les provean enseñanza efectiva del idioma castellano. Existen jóvenes en las islas que han realizado sus estudios parcial o globalmente en Uruguay o Argentina y no saben manejar el castellano en forma eficaz a los fines de la comunicación; 2) en caso de que se otorgaran becas para estudios post-primarios planificar las formas en que va a realizarse la enseñanza de la lengua castellana, de modo que puedan cumplirse dichos estudios en forma provechosa. Pudieran permanecer un tiempo en el país antes de iniciar los estudios, tiempo que dedicarían al estudio del idioma castellano.
- Con referencia a los estudios técnicos y agrícolas, dado que estos niños residen en internados o con familias tutelares, siendo quizá por el momento la primera la situación más viable, es sabido que existen colegios religiosos (artesanales de los salesianos, por ejemplo) que atienden instituciones de este tipo. Las familias malvinenses son en su mayoría protestantes de distintas iglesias, pero se podrían realizar arreglos (de los que existen antecedentes) con las autoridades religiosas y la colaboración del Obispo anglicano en Buenos Aires. En términos generales, es conveniente comprometer el esfuerzo de diferentes instituciones, fundamentalmente estatales, que colaboren en la ubicación y enseñanza.
- Es de opinión de los argentinos residentes el tiempo no está aún maduro como para realizar evaluaciones de los esfuerzos que se están cumpliendo (programa de becas, enseñanza de castellano). Tal vez a fines del año en curso pueda contarse con más datos, pero mientras tanto, los pasos son tentativos, explorar detenidamente e ir introduciendo paulatinamente los cambios necesarios. Asimismo, se han ofrecido gustosamente a colaborar en las tareas futuras que se programen y verían con agrado que se los informara y/o consultara sobre las acciones futuras a cumplir dado que son ellos quienes tienen conocimiento directo y permanente con la población isleña. Al decir argentinos se alude particularmente al Vice-Comodoro Bloomer (N.T. Bloomer Reeve) y a las maestras argentinas.

Sobre los maestros de español, provenientes desde la Argentina continental, el informe realizado proponía los siguientes puntos de acuerdo al estudio de campo realizado en Malvinas, contextualizándolos a la época realizada.

En cuanto a su proceso de selección:

- La necesidad de realizar un trabajo unificado, coherente, sistemático, que permita ir relevando y reestructurando las tareas durante la acción aconsejan que los contratos de trabajo debieran prever un tiempo mínimo en cuyo transcurso pudieran ir viendo los resultados de su labor. Tal vez este tiempo debiera ser de 2-3 años, con un plazo no menor de 2.
- Dada la vida social intensa a cumplir que en realidad asume carácter de representación, las situaciones que deben ir enfrentando desde el punto de vista personal, profesional y social, la importancia que se da en el contexto social local por las reglas y ordenanzas sociales, estos aspectos deberían tenerse en cuenta en la selección, favoreciendo la designación de aspirantes que reunieran además de la capacitación profesional, información suficiente sobre el contexto, desarrollo de la sociabilidad para este tipo de eventos y equilibrio emocional para poder cumplir con un mínimo de eficacia tan delicada tarea donde se juega no sólo su prestigio, sino el de la nación. Garantizar que la remuneración que reciban les permita cumplir con los compromisos derivados de su relación con el medio social.
- De los resultados de la acción de estos maestros, información que no se dispone actualmente, si bien puede anticiparse en opinión de quien escribe un balance muy positivo a favor de Argentina, puede depender el hecho de que en tiempos no muy lejanos logre aumentarse el número de docentes dentro del sistema educativo de las islas donde, a juzgar por la información que se dispone, no resulta fácil para el gobierno británico disponer de personas con un alto grado de eficiencia y preparación técnico-profesional.
- Tal vez sea éste uno de los frentes principales de asimilación cultural por parte de Argentina en el futuro, tarea que si bien tiene puestos sus objetivos a largo plazo, si se cumplen los recaudos necesarios puede consistir en una iniciativa importante a favor de la recuperación de las islas, en que la determinación de los pobladores jugará un rol según los informes parecieran indicar.

En cuanto al intercambio cultural surgido del proceso de acceso a las becas por parte de los isleños, se esgrimen las siguientes recomendaciones, necesarias para impedir ciertos desencuentros:

(Sobre el) intercambio cultural, con referencia a este aspecto, se han citado algunos elementos de juicio a lo largo de este informe que pudieran resultar de algún valor. De todos modos, resultará de utilidad disponer de los datos de un relevamiento de las características y necesidades culturales de la región para planificar la acción futura. Tal vez entre los objetivos de este intercambio cultural deba atenderse a la ampliación del horizonte cultural de los pobladores, proceso que podría cumplirse progresivamente. La insistencia en la introducción de elementos telúricos de diverso tipo corre el riesgo de contribuir a la fijación de un estereotipo cultural bajo el que puedan juzgar a Argentina y sus habitantes. Dichos elementos telúricos son ajenos a su realidad y muchos de ellos no presuponen un acabado conocimiento de los aspectos regionales de la lengua castellana, en muchos casos más precisamente ríoplatense (literatura gauchesca, por ejemplo). Asimismo, hay que considerar el status de información general de la población local como prerrequisito para no hacer uso de aquellos elementos culturales que presuponen un nivel de información histórica, geográfica o estética que dificulte su comprensión o goce.¹⁸²

Destacaremos del informe desarrollado por María del Carmen Malbrán, un aspecto muy emblemático sobre la representación argentina en las islas, configurado ante la presencia de la Agencia de LADE en Puerto Stanley¹⁸³, el cual asimismo en lo cultural materializa el rol simbólico de dicha agencia:

¹⁸² Malbrán, María del Carmen (2014) "Malvinas 1974. Memorias de una visita". Área de Promoción de la Investigación. Ensayos. CLACSO.

¹⁸³ Para mayores referencias sobre el rol y el simbolismo de la Agencia LADE en Puerto Stanley, referimos al artículo "Marcas Territoriales Soberanas en Malvinas y los Acuerdos de Comunicaciones de 1971" de Gomez, Federico Martín y Troncoso, Marcelo, parte de esta obra.

Es interesante mencionar al respecto que la oficina de LADE en Stanley va a inaugurar próximamente una biblioteca castellana abierta a los pobladores con diferentes textos de literatura argentina, libros de información general, libros técnicos sobre agricultura, ganadería, minería, etc. Dichos textos se han reunido con la colaboración de entidades oficiales argentinas y dada la escasez de material bibliográfico en las islas, es de suponer que esta iniciativa constituirá un aporte importante en beneficio del mejoramiento cultural de la población general.

Finalmente, en el desarrollo específico del informe se hace referencia a la posibilidad de enviar una delegación de niños argentinos acompañados por maestros, destacándose que se debe tener en cuenta los siguientes aspectos:

- 1) la barrera idiomática que dificultaría o imposibilitaría los intercambios y el conocimiento mutuo
- 2) la cuestión de aclarar a las autoridades y pobladores los motivos y alcances de la visita que podría ser vista como formal.

Ante ese escenario, el informe plasma la existencia de potencialidades para enfrentar esos desafíos:

- a) Esperar que retornaran los becarios para sus vacaciones en las islas y comenzar con unos pocos niños argentinos que se ubicarían en las casas de los becarios por unos días. Dado que en cada hogar se contaría con una persona hispano-parlante para facilitar el intercambio entre los niños, la gente es en general hospitalaria y no opondría resistencia. Esto podría ir paulatinamente quebrando las distancias.
- b) Podría conversarse con el Vice-Comodoro Bloomer (N.T. Bloomer Reeve) para que, una vez asegurada la posibilidad del viaje y su financiación, hablara con las autoridades británicas preparándolas para la visita y realizara algunas gestiones en el sentido que fuera el mismo gobierno de las islas quien la propiciara en retribución de los esfuerzos que está realizando actualmente Argentina y con propósitos de intercambio cultural beneficioso para isleños y continentales.

Como hemos podido apreciar, el nivel alcanzado en el informe desarrollado por María del Carmen Malbrán, plasma con gran profundidad el nivel de desarrollo potencial del sistema de becas implementada sobre la comunidad escolar en las islas, en pos de completar y/o finalizar sus estudios en el continente, como asimismo procesos de intercambio escolares y culturales a partir de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971.

Alumnos de Malvinas en Territorio Continental

Que continúan de 1972.

1.-	[REDACTED]	Barker College	Beca INCE	Externa
2.-	[REDACTED]	Barker College		Externa
3.-	[REDACTED]	Barker College		Externa
4.-	[REDACTED]	Santa Hilda	Beca INCE	Pupila
5.-	[REDACTED]	Santa Hilda		Pupila
6.-	[REDACTED]	St. George	Beca INCE (1/2)	Pupilo
7.-	[REDACTED]	Northland's		Pupila
8.-	[REDACTED]	Northland's		Pupila
9.-	[REDACTED]	St. Mary's	Beca INCE	Pupila

Que inician en 1973

01.- Beca a cargo del Gobierno de las Islas

10.-	[REDACTED]	Michael Ham		Externa
11.-	[REDACTED]	St. Albans		Pupilo

02.- Beca a cargo del INCE u otorgadas por Colegios

12.-	[REDACTED]	Barker College	beca Col.	Externa
13.-	[REDACTED]	Barker College	Beca INCE	Externa
14.-	[REDACTED]	St. Mary's	Beca INCE	Pupila
15.-	[REDACTED]	St. Mary's	Beca INCE	Pupila
16.-	[REDACTED]	San Pablo	Beca INCE	Pupilo
17.-	[REDACTED]	San Pablo	Beca INCE	Pupilo
18.-	[REDACTED]	St. Albans	Beca INCE	Pupilo
19.-	[REDACTED]	Ward	Beca Col.	Pupila
20.-	[REDACTED]	Ward	Beca INCE	Pupila
21.-	[REDACTED]	Michael Ham	1/2 Beca INCE	Externa

Ward

LISTADO DE ALUMNOS (OCULTOS EN RESGUARDO DEL DERECHOS A SU IDENTIDAD) Y ESTABLECIMIENTOS BILINGÜES EN EL CONTINENTE EN PROCESOS EDUCATIVOS EN 1972 Y LOS QUE VENDRÍAN EN 1973, JUNTO AL NIVEL DE BECA OTORGADO POR EL MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL (PUPILO, EXTERNA, BECA INCE, BECA INCE ½). DOCUMENTO ACCEDIDO DEL ARCHIVO PERSONAL DEL CORONEL (R) LUIS GONZÁLEZ BALCARCE (ASESOR DURANTE LAS NEGOCIACIONES DE LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES- CANCELLERÍA ARGENTINA) NEGOCIADOR E IMPLEMENTADOR DE POLÍTICAS ANTE LOS ACUERDOS, CON EL RANGO DE MINISTRO PLENIPOTENCIARIO.

En el marco de la entrevista realizada durante el año 2020 a la profesora María del Carmen Malbrán, ella en un pasaje de la misma, hizo referencia a que *“la mejor manera de sintetizar esta visita a las islas, es el fenómeno del intercambio cultural, yo creo que la política hacia las Malvinas (...), hablo desde el punto de vista educativo, consistía en una política de acercamiento cultural.”*¹⁸⁴

El informe elaborado por María del Carmen Malbrán, con todo el material adjunto recolectado en las islas, fue entregado al INCE, al regreso de ella, tal como fue convenido. El destino final del mismo se desconoce.

Bibliografía

Malbrán, María del Carmen (2014) “Malvinas 1974. Memorias de una visita”. Área de Promoción de la Investigación. Ensayos. CLACSO. Disponible en:

Documentos digitales

Radar Malvinas. Historia de la Fuerza Aérea Argentina. El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas. Publicación disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20oct.pdf>

Noticiero Sucesos Argentinos 2 de la década de 1970, en el cual se registra el regreso de los becarios isleños en continente a Puerto Stanley. En el mismo se observa el regreso de los niños a las islas junto a acompañantes,

¹⁸⁴ Entrevista realizada en el marco del Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas de la Secretaría de Extensión de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata, el día 10 de agosto de 2020. Título de la entrevista “Entrevista a María del Carmen Malbrán Malvinas 1974”. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=_E3OQwKXnKM&t=6s

entre ellos el Legislador Nacional Campos. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=81FXk5v-gTc>

Documentos oficiales

Acuerdo de Comunicaciones de 1971 argentino-británico. Disponible en: <https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1971 - declaracion conjunta entre argentina y el reino unido facsimil.pdf>

Entrevistas

Entrevista realizada en el marco del Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas de la Secretaría de Extensión de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata, el día 10 de agosto de 2020. Título de la entrevista “Entrevista a María del Carmen Malbrán Malvinas 1974”. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=E3OQwKXnKM&t=6s>

Archivos personales

Archivo personal del Coronel (R) Luis González Balcarce (Asesor durante las negociaciones de los Acuerdos de Comunicaciones- Cancillería argentina) negociador e implementador de políticas ante los acuerdos, con el rango de Ministro Plenipotenciario.

Capítulos en esta obra

Gomez, Federico Martín “Rol político-diplomático de la Fuerza Aérea Argentina en las Islas Malvinas 1974”.

Gomez, Federico Martín y Troncoso, Marcelo “Marcas Territoriales Soberanas en Malvinas y los Acuerdos de Comunicaciones de 1971”.

Maccari, Jazmín “Las maestras argentinas en Malvinas. Un puente diplomático, educativo, cultural y humano”, parte de esta obra.

Wolaniuk, Lucía “Construyendo soberanía desde el fin del mundo: La labor de Campos en la consolidación de lazos entre Tierra del Fuego y las Islas Malvinas”



IMAGEN DE PORTADA TOMADA DEL NOTICIERO SUCESOS ARGENTINOS 2 DE LA DÉCADA DE 1970, EN EL CUAL SE REGISTRA EL REGRESO DE LOS BECARIOS ISLEÑOS EN CONTINENTE A PUERTO STANLEY. EN EL MISMO SE OBSERVA EL REGRESO DE LOS NIÑOS A LAS ISLAS JUNTO A ACOMPAÑANTES, ENTRE ELLOS EL LEGISLADOR NACIONAL CAMPOS. DISPONIBLE EN: [HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?V=81FXk5v-QTc](https://www.youtube.com/watch?v=81FXk5v-QTc)

**MAESTRAS ARGENTINAS DE ESPAÑOL
POLÍTICA PÚBLICA
DIPLOMACIA HUMANA VISIBILIZACIÓN**



**ARGENTINE TEACHERS OF SPANISH
PUBLIC POLICY
HUMAN DIPLOMACY
VISIBILITY**

LAS MAESTRAS ARGENTINAS EN MALVINAS

UN PUENTE DIPLOMÁTICO, EDUCATIVO Y CULTURAL

JAZMÍN MACCARI

Resumen En el presente artículo buscaremos visibilizar el rol de las maestras argentinas que estuvieron enseñando el idioma castellano en las Islas Malvinas durante la década del '70, en el marco de los Acuerdos de Comunicación firmados en el año 1971 entre el gobierno de Argentina y el gobierno de Gran Bretaña. El objetivo principal de este artículo se centra en la visibilización de uno de los actores, conforme al universo de actores que desplegaron la Cuestión Malvinas y las cuales estuvieron involucrados en el proceso que tenía por fin la presencia argentina en las Islas Malvinas.

Para abordar el objeto de estudio haremos hincapié en el contexto internacional, es decir, la contextualización de las relaciones bilaterales entre Estados que permitió el envío de las maestras al territorio isleño, como también el accionar desplegado por las docentes en las escuelas destino, su adaptación social y su trayectoria durante dichos años, todo en el marco de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971.

Palabras Claves Maestras argentinas de español, política pública, diplomacia humana visibilización

Abstract In this article we will seek to make visible the role of the Argentine teachers who were teaching the Spanish language in the Malvinas Islands during the 1970s, within the framework of the Communication Agreements signed in 1971 between the government of Argentina and the government of Great Britain. The main objective of this article focuses on the visibility of one of the actors, according to the universe of actors that deployed the Malvinas Question and which were involved in the process that finally had the Argentine presence in the Malvinas Islands.

To address the object of study, we will emphasize the international context, that is, the contextualization of bilateral relations between States that made it possible to send the teachers to the island territory, as well as the actions deployed by the teachers in the destination schools, their adaptation to society and its trajectory during those years, all within the framework of the Communications Agreements of 1971.

Keywords: Argentine teachers of Spanish, public policy, human diplomacy, visibility

Introducción

El presente artículo tiene por objeto visibilizar el rol de las maestras argentinas que, presentes en Malvinas, enseñaron el idioma castellano durante la década del '70 hasta 1982, en el marco de los Acuerdos de Comunicación firmados en el año 1971¹⁸⁵ entre el gobierno de Argentina y el gobierno de Gran Bretaña. El objetivo principal de este artículo se centra en la visibilización de uno de los actores, conforme al universo de actores que hacen a la Cuestión Malvinas, que estuvieron involucrados en el proceso que tenía por fin la presencia argentina en las Islas Malvinas.

¹⁸⁵ Archibaldo Lanús, Juan (1984) "De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980". Pág. 478. EMECÉ. Buenos Aires.

Para abordar el objeto de estudio haremos hincapié en el contexto internacional, es decir, la contextualización de las relaciones bilaterales entre Estados que posibilitó el envío de las maestras al territorio isleño, como también el accionar llevado a cabo por las docentes en las escuelas destino, su adaptación social y su trayectoria durante dichos años. De esta manera, desarrollaremos una aproximación de los procesos educativos, humanitarios y vocacionales.

Desandar sus historias es un elemento fundamental para la visibilización de quienes fueron las protagonistas de una política exterior centrada en la enseñanza de un idioma, comprendiendo lo que ello significa en la construcción cultural de una Nación y la proyección de soberanía. El conocimiento de cómo era el día a día de cada una de ellas nos brinda herramientas indispensables para interpretar el escenario sobre el cual ejercieron su profesión, adentrarnos en su vivencia personal, social y laboral. Sus testimonios se convierten en la fuente fehaciente de su accionar, un medio que permitirá la difusión masiva de su labor.

Mencionamos que este trabajo se enmarca en una investigación más amplia que se encuentra en pleno desarrollo¹⁸⁶, por lo que buscamos dar cuenta del avance de dicha exploración académica; a través de la cual se realiza un relevamiento de datos obtenidos por medio de una metodología cualitativa a través de entrevistas en profundidad de carácter públicas y privadas.

Es por ello que, en el presente trabajo, se podrá encontrar una síntesis de un proceso de visibilización de los diversos actores que fueron y son parte de la Cuestión Malvinas. Un abordaje histórico enmarcado en una política exterior.

Política exterior argentina en la década de 1970.

Durante la década de 1970, Argentina y Gran Bretaña estuvieron involucradas en un proceso de relaciones bilaterales basado en el diálogo sobre las políticas que se llevarían a cabo tendientes al territorio isleño. En función a este primer acercamiento, a través de conversaciones entre Estados, se celebraron los Acuerdos de Comunicación, una consecución de documentos que irrumpieron en la estructura internacional planteada hasta el momento, que llegaban para marcar un hito en la trayectoria de la política exterior argentina. Firmados el 1° de julio de 1971, su entrada en vigencia significó la profundización de las relaciones diplomáticas, pero particularmente la presencia de Argentina en el territorio isleño.

Como mencionamos, el objetivo era generar avances en materia de comunicación y tránsito de personas y bienes hacia las islas, siendo una medida de aproximación entre el territorio continental y el territorio isleño. Destacamos que la firma de acuerdos conjuntos generó la asistencia de servicios de primera necesidad para quienes se encontraban en las islas. Entre los puntos expresados se estipulaba el envío de maestras argentinas bilingües a las escuelas de Puerto Stanley¹⁸⁷, para la enseñanza del idioma castellano. Esta cláusula se vio inmersa en una implementación de medidas prácticas para promover la libertad de comunicación y el movimiento de personas; así mismo, se expresó la política de otorgamiento de becas a los isleños¹⁸⁸ para estudiar en el continente, el establecimiento de comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas, el turismo, las visitas auspiciadas, el incremento del intercambio comercial, entre otros. En el marco de la promoción del intercambio cultural es que se expresa la necesidad del envío de maestras argentinas a las

¹⁸⁶ Proyecto de investigación "Señorita Maestra: nuestras maestras argentinas de español en las Islas Malvinas 1974-1982", establecido en el Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas. Secretaría de Extensión de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata.

¹⁸⁷ La utilización de dicha toponimia se debe al respeto fehaciente de los testimonios de las protagonistas de la investigación. Las propias maestras refieren al sitio con su nombre en inglés, preservando el origen de los datos obtenidos decidimos colocar el nombre de tal manera.

¹⁸⁸ Para mayor información referimos al artículo de Gomez, Federico "La educación como política pública de los acuerdos. Los becarios isleños en el continente" en la presente obra.

islas para que ejerzan su profesión bajo un elemento de política exterior como lo es el idioma castellano enseñado a los sectores más jóvenes de las islas.

La premisa de intercambio cultural se concretó con el envío de maestras, siendo uno de los primeros objetivos en cumplirse. Se trató de una política pública que tenía como eje la enseñanza del idioma castellano, iniciada al momento de firma de la Declaración Conjunta. Este procedimiento fue llevado a cabo por la cartera del Ministerio de Relaciones Exteriores y el Consejo Nacional de Educación Nacional¹⁸⁹. Comenzamos a denotar la posición de nuestro país en las decisiones que involucraban la presencia argentina. Podemos avizorar que este fue el punto de partida de lo que se plantearía como los lineamientos centrales de la política exterior de la época, donde los esfuerzos nacionales se concentrarían en la profundización del acercamiento cultural. Bajo la iniciativa de mejoramiento de las telecomunicaciones se fortaleció por medio de la política pública basada en el envío de agentes culturales exteriores: las maestras.

Argentina continuó entonces con su postura definida como un Estado cuyos reclamos territoriales se llevan a cabo a través de medidas de enmarcada en lo que conocemos como poder blando, es decir, que por medio de la diplomacia y mecanismos de carácter cultural e ideológico se buscó mermar la disputa de soberanía, y de ser posible dirigirla a su resolución, adentrándose en el corazón de las islas por medio de la prestación de servicios a los isleños. Esto forma parte de un proceso de presencia argentina previo al conflicto bélico de 1982, el cual es necesario vislumbrar para construir la Cuestión Malvinas; construcción que da cuenta del interés ineludible de nuestro país de resolver los conflictos de intereses a través de la vía pacífica y diplomática.

Convocatoria y selección.

Como exponíamos en el apartado anterior, las instituciones encargadas de implementar la política pública educativa anunciaron la convocatoria por medio de la cual se reuniría a aquellos docentes que quisieran ser partícipes de esta medida, brindando su servicio educativo en las escuelas isleñas. Un elevado número de maestras y maestros se sometieron a las entrevistas que se realizaban previas a la selección para el envío a Puerto Stanley. El principal requisito que se solicitaba era la portación de un título universitario de la lengua anglosajona, y que contaran con un conocimiento práctico para su uso, es decir, que cada uno manejara la fluidez habitual del idioma para la expresión y la enseñanza recíproca. Por otra parte, se especificaba cómo iba a ser el calendario escolar correspondiente a la educación isleña, la cual respondía a la metodología de enseñanza británica, razón por la cual los contratos que se celebrarían eran por tiempo limitado, aproximadamente cada uno tenía la duración de seis meses en función con la posibilidad de renovar el cargo.

Luego de producida la selección, el principal desafío se centraba en la adaptación de las costumbres e idiosincrasia de quienes habitaban las islas, siendo una reestructuración de la forma de vida que frecuentaban en el continente.

La nómina de maestras que viajarían a las Islas Malvinas a desempeñarse como educadoras en el marco de la diplomacia argentina entre los años 1974 y 1982, estaba conformada por las hermanas María Teresa y María Fernanda CAÑAS; Teresa VOLPE, María Alejandra HILLS; María Eugenia GRECCO, Marta "Grace" TRICOTTI; Lilian GARCÍA, Nora PRIETO; el matrimonio Maurice MATHEWS y Alicia ZAPATA; y María Isabel HOFFMANN¹⁹⁰. Todas ejercieron su profesión en el territorio isleño, cada una de ellas llevaría a cabo su vocación en las escuelas primarias y secundarias de la ciudad capital Puerto Stanley, donde tendrían el español como materia obligatoria dos veces a la semana; el nivel primario se llevaría a cabo en el colegio "Stanley Juniors School" y el nivel secundario en "Sr. Paul Gaskin" y "Community School".

¹⁸⁹ Es dable recordar que la autoridad máxima en materia educativa argentina, para las docentes argentinas en las islas, era el Oficial de la Fuerza Aérea Argentina destinado al Consejo Consultivo Especial en Puerto Stanley, aunque la actividad docente de las maestras en los establecimientos educacionales era el Secretario de Educación del gobierno británico en las Islas Malvinas.

¹⁹⁰ Listado obtenido del blog personal del señor Alejandro Betts Goss. Disponible en: <https://malvec631432689.wordpress.com/>

Comenzarían así su camino como agentes culturales exteriores, siendo protagonistas de la expansión del idioma castellano en cada uno de los que asistían a los colegios, pero también de otros sectores de la sociedad, suponiendo un alcance de la enseñanza en las distintas franjas etarias que aprenderían la lengua.

Sus vivencias profesionales, personales y culturales se tornan únicas cuando se escuchan de la voz de las protagonistas. Las experiencias comentadas a través de los testimonios brindados relatan una historia que debe ser escuchada y difundida, ya que forma parte de uno de los procesos más importantes en lo que respecta la disputa por Malvinas. Las maestras fueron el símbolo de una expresión de paz para fortalecer los lazos con el territorio isleño, cuya labor se centraba en lo humanitario para promover vínculos y consolidar los existentes. El accionar educativo llevado a cabo durante años refleja las relaciones culturales y el objetivo que englobaban.

Rol social y cultural.

De los testimonios brindados por las maestras María Fernanda Cañas¹⁹¹ (1974 - 1975) y Marta Grace Tricotti¹⁹² (septiembre 1977 – diciembre 1978) relevamos el trasfondo de la llegada a las islas y las vivencias experimentadas.

Principalmente, se destaca la edad de las docentes, rondaban entre 22 y 25 años, eran jóvenes argentinas que estaban construyendo el camino de su vocación, forjando los pasos de su vida, siendo Malvinas una experiencia que las marcaría por el resto de los años. Las maestras entrevistadas hacen hincapié en las dificultades que se les presentaba para su supervivencia, el estilo de vida y la forma de generar alimentos distaba mucho de las costumbres en el continente. Las mayores anécdotas refieren al aprendizaje que incorporaron respecto de la obtención de carne, allí predominaba el consumo de carne de oveja, y las formas de acceder a ella era ir a buscarlas y realizar los cortes por su propia cuenta. Ello llevaba consigo la necesidad de adaptabilidad de un alimento a base de un animal que no era el habitual, más aún, del cual se desprendía todo lo relacionado con los alimentos. En palabras de las maestras lo más difícil era hacerse de ese tipo de carne y acostumbrarse a incorporarla en su alimentación, por lo que recurrían a recetas que requerían cortes pequeños o sin mucho tratamiento y manipulación del alimento. María Fernanda Cañas relata que junto a su hermana recibieron el consejo del Superintendente de Educación, quien les recomendó llevar un serrucho y un hacha, sin decirles cuál era el objetivo. Cuando los días transitaron en las islas descubrieron que esas palabras referían a la forma de obtención de la carne, ya que el carnicero dejaba un cuarto del animal en la fiambra y cada una debía serruchar los trozos para su consumo.

Referido al clima, las bajas temperaturas y el viento hostil es una constante en lo que respecta al recuerdo de cómo eran las islas en aquella época. Incluso estas narraciones dejan entrever las formas de generar calor en las casas que les asignaban, como también la utilización de las cocinas y los espacios del hogar, todos respondían a la tecnología del momento y la utilizada habitualmente allí. Además, debían vestirse con camperas especiales que tenían capucha, de materiales específicos, guantes y todas aquellas prendas necesarias para combatir el frío.

Uno de los aspectos más relevantes de análisis tiene que ver con el proceso de aprendizaje y enseñanza. La educación que las maestras impartían requería de una preparación especial, ya que tenían dificultades para acceder a los materiales y libros. Por un lado, los recursos literarios que eran enviados desde el continente no se adecuaban a los niveles de los estudiantes, y por el otro lado, la biblioteca de la cual se disponía en la institución educativa no contaba con los libros que se necesitaban. Muchos textos eran heredados de maestras anteriores, otros los compraban ellas mismas en su retorno a Buenos Aires por el período de vacaciones. Esto demandaba sí o sí la antelación de las clases que iban a brindarse, debían adaptar los temas y generar una dinámica pedagógica para garantizar la enseñanza. Sin

¹⁹¹ Nota periodística Diario Clarín (29/3/2003) "María Fernanda Cañas dio clases en Malvinas en los '70. Memorias de la maestra argentina que enseñaba español a los kelpers".

Archivo Infojus Noticias (2/4/2015) "María Fernanda Cañas, maestra argentina en las Islas Malvinas".

¹⁹² La entrevista a Marta Tricotti puede visualizarse en el canal de YouTube del Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas de la Secretaría de Extensión de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata.

embargo, se denotan dificultades al momento de impartir las clases de español. Como venimos esbozando, la enseñanza del idioma en las islas se fundamentaba, no sólo en lo referido a una forma de presencia argentina, sino también en que constituía una herramienta indispensable para la comunicación, un medio para comprender mejor la situación que acontecía. Específicamente, la formación del idioma fue más reticente en el nivel secundario, los adolescentes manifestaban una especie de rechazo ya que entendían en cierta medida los acuerdos y documentos que se firmaban entre Estados. Diferente a la situación que vivenciaban quienes habían sido elegidas para dar clases en el nivel primario, donde los niños y niñas de corta edad no anunciaban objeciones al momento de aprender. Una particularidad, es que para las clases no existía un lineamiento específico de qué temas o qué información podían enseñar, sino que eran completamente libres, las maestras podían seleccionar los temas que consideraban idóneos para el aprendizaje.

Un elemento que consideramos esencial en su desempeño como agentes exteriores culturales es la difusión del idioma español en los habitantes de las islas. Con esto nos referimos a que, si bien la misión principal de las maestras era enseñar a los niños, niñas y jóvenes el idioma como herramienta de comunicación y trasmisión de información, ellas no se encorsetaron en ese mandato, sino que hicieron mella de la misión diplomática para expandir la enseñanza del idioma a aquellos malvinenses y/o británicos que quisieran aprenderlo. Así fue como las maestras vieron la oportunidad de ampliar el público destino de la educación, y decidieron dirigirla a los adultos, hicieron uso de la radio como medio de difusión para llegar al interior del territorio, y también de los encuentros sociales presenciales para entablar vínculos que permitieran la práctica de la lengua. Realizaban los espacios de instrucción luego de finalizar la preparación de las clases para los más jóvenes. Destinaban el resto de su tiempo a preparar las clases y adaptarlas a los nuevos educandos. La respuesta fue positiva, muchas personas se acercaban a aprender, desde el personal del hospital hasta el pastor anglicano, incluidas personas de variada profesión y cargos.

La vida social, pesar a la adaptabilidad primera, fue fundamental para la vinculación cultural. Las maestras realizaban recepciones, cenas, fiestas y encuentros a los que asistían diversidad de personas. A través de la profesión se logró un acercamiento.

Otro aspecto a tener en cuenta es la relación imperante con quienes eran habitantes de las islas. Cabe enfatizar en la diferenciación entre los concebidos como isleños nativos y aquellos de origen inglés que llegaban a las islas a desempeñar determinadas funciones administrativas por períodos de tiempo determinados. Específicamente las maestras tenían contacto directo con aquellos argentinos que ya se encontraban en el territorio, como por ejemplo trabajadores pertenecientes a LADE (Líneas Aéreas del Estado) o a YPF. No obstante, respecto de los nativos isleños percibían cierta distancia y lejanía, ya que eran quienes estaban en conocimiento de lo que sucedía entre los Estados, sin embargo, nunca recibieron agresiones ni desprecios. A su vez, existían distintos grupos que desconfiaban de la función de las maestras, incluso de sus personas, por la simple razón que provenían del territorio continental. A pesar de dichas apreciaciones, mencionan la evolución de esa relación, por la cual el carisma y profesión de las maestras les permitía relacionarse desde otra perspectiva, evitando hablar de los temas que generaban controversia y se centraban en cumplir la misión que les fue asignada.

La vida social y su vinculación con los sectores de la sociedad isleña permitieron la proliferación de la enseñanza del castellano. La educación se tornó el bastión de esta diplomacia cultural, y las maestras las agentes por excelencia de la profundización de los lazos con el territorio isleño.

Cada una de las maestras y maestros de la nómina seleccionada contribuyeron con su aporte, brindando un servicio educativo a través de la enseñanza del idioma castellano. La mayoría mantiene una metodología de trabajo y relacionamiento social similar, esto era producto de la consecución de ocupación del cargo que respondía a una lógica de renovación, y por lo tanto transmisión de lo vivido a la próxima maestra que viajaría.

Al día de la fecha hemos obtenido los testimonios de seis maestras, siendo Marta Grace Tricotti la primera a quien pudimos entrevistar, ella fue el punto de partida de nuestra investigación, por medio de la cual logramos unir al espectro de maestras citadas. Debemos destacar la historia de María Isabel HOFFMANN, la última educadora en tener presencia en las islas en el marco de los Acuerdos de Comunicación, ya que el mismo fue irrumpido por el inicio del conflicto bélico. Hoffmann fue la única maestra que se encontró en el territorio isleño al momento de iniciarse la guerra de 1982, es decir, solamente ella convivió con la guerra. Su contrato se extendió desde enero de 1982 a julio de 1982.

Este acontecimiento contiene una connotación particular, ya que denota el choque de las distintas formas de relacionamiento: la diplomacia y la guerra, pero al mismo tiempo porque hay un profundo viraje en el método de enseñanza, el cual quedará truncado como consecuencia de la ruptura del acuerdo conjunto.

Vivencias y añoranzas.

En palabras de las docentes, Malvinas tiene un significado particular en sus vidas, cómo adelantábamos, la experiencia de viajar allí en una época signada por las relaciones bilaterales que desembocaban en medidas consensuadas entre los Estados marcó su trayectoria, no sólo en lo que respecta al ejercicio de la profesión sino en cuanto a su persona y el rol que desempeñaban.

Eran jóvenes entusiastas que decidieron responder a la convocatoria del gobierno nacional para emprender un viaje hacia un territorio que era desconocido, pero que internamente sabían que su labor sería fundamental para reforzar la idea de una solución pacífica y diplomática. Sus testimonios denotan la imagen de unas Islas Malvinas en su pleno desarrollo, haciendo eco de todo lo que era nuevo, pero aprehendiendo a involucrarse en una sociedad que por momentos parecía ajena. Supieron sortear las adversidades y lograron formar parte del aspecto social del momento, desarrollando parte de su vida en el periodo de tiempo que estuvieron presentes.

Cuenta de ello es el hecho de que muchas de las maestras tuvieron vínculos personales con ingleses, incluso algunas contrajeron matrimonio, es decir, que sus historias tienen a Malvinas en sus inicios personales. Al mismo tiempo, reflejan la construcción de una imagen del lugar que fue la cuna de su experiencia, el recuerdo de una ciudad que hoy ha cambiado pero que han guardado con cada uno de los elementos que hicieron a su estadía. La memoria de una historia que no fue contada, el recorte de la construcción de la Cuestión Malvinas desde su arista internacional y la intervención estatal a través de la política exterior. Percibimos que tampoco fue considerada como herramienta que reconstruye la historia que enmarca Malvinas y los derechos soberanos argentinos.

Visibilización/invisibilización.

El proceso de invisibilización fue el eje rector en la época posterior al accionar de las docentes en Malvinas. Incluso, parte de este proceso puede constatarse a través de distintos acontecimientos que se dejan entrever cuando hacemos un recuento de la historia que engloba a Malvinas, de la historia en materia de política exterior y en sucesos que las protagonistas debieron atravesar. La invisibilización fue la causa principal por la que no se dispone de información oficial e histórica. A razón de ello es que tuvimos dificultades al momento de relevar información, datos y aquellos antecedentes que discernieran la presencia argentina en las islas por medio del envío de maestras a enseñar el idioma español. Las entrevistas en profundidad, públicas y privadas, fueron la herramienta principal para comenzar el camino de la visibilización de roles, revertir este proceso es la columna vertebral de la presente investigación.

Debemos mencionar que existen diferencias en cuanto la difusión y conocimiento de determinadas experiencias. Por determinados sucesos o cuestiones particulares de cada maestra, algunas lograron expresarse y contar su historia en diversos medios de comunicación, pero sin embargo las historias no tenían una masiva difusión, lo cual era parte de un sistema que no destacaba el rol desarrollado. Muchas de las maestras restantes tienen el anhelo de dar a conocer su experiencias y vivencias, de transmitir su labor en las Islas Malvinas, sus opiniones y testimonios de cómo fue ser parte de un proceso diplomático. Reconstruir la historia posicionándolas como protagonistas es fundamental en el proceso ampliado de visibilización de roles de los actores que hacen a la Cuestión Malvinas.

Este trabajo busca dar cuenta de ello y contribuir desde un punto de vista académico, pero también desde la reivindicación y reconocimiento de quienes ejercieron el rol de maestras en las Islas Malvinas. Fueron parte de un complejo escenario internacional, tuvieron como misión profundizar el intercambio cultural a través de los vínculos educativos y sociales, se adaptaron a las circunstancias para cumplir con el objetivo encomendado y desarrollaron por su propia cuenta acciones que les permitirían ampliar el fin primero de su estadía en las islas. Cada actor presente en el territorio

isleño en la década del '70 fue parte de la política exterior argentina de aquel momento, pero intérpretes de la historia circundante.

La cooperación educativa fue el principal eje de este proceso de presencia nacional, las maestras fueron las actoras indispensables para su materialización.

Consideraciones preliminares.

La investigación que estamos llevando a cabo, y por la cual plasmamos un avance en el presente artículo, tiene dos ejes fundamentales: la visibilización del rol de las maestras en las Islas Malvinas y la reivindicación de su labor como protagonistas de la diplomacia argentina hacia el territorio isleño. Los testimonios brindados por las maestras entrevistadas contienen elementos ricos que permiten realizar una caracterización en detalle de los procesos educativos, vocacionales y humanitarios, conociéndolos en profundidad. Las vivencias de las docentes tienen elementos que nos ayudan a reconstruir la historia en torno a Malvinas, conocer las políticas públicas previas al conflicto bélico y la misión llevada a cabo en torno a los Acuerdos de Comunicación de 1971.

La invisibilización en torno a la labor de las docentes da cuenta de un proceso de mayor amplitud, aquel que no ha considerado a los actores involucrados en el proceso de presencia argentina en las islas durante la década del '70. Resulta menester destacar el rol adjudicado y desempeñado por las educadoras en las escuelas isleñas y en la sociedad. Su relacionamiento y vinculación permitieron reforzar la enseñanza del idioma castellano a los estudiantes, expandiéndolo a todos aquellos que quisieran aprenderlo como herramienta de comunicación. La relevancia de su accionar fue y es indispensable para la construcción de la Cuestión Malvinas.

Su rol como agentes exteriores culturales resultó fundamental para marcar la política exterior de la época. Una política pública educativa que fue direccionada a fortalecer el intercambio cultural y educativo entre el continente y las islas, la cual llevó al establecimiento de un puente diplomático, educativo y cultural, siendo las maestras las protagonistas principales.

Bibliografía

Archibaldo Lanús, Juan (1984) "De Chapultepec al Beagle. Política Exterior Argentina: 1945-1980". Pág. 478. EMECÉ. Buenos Aires.

Radar Malvinas. Historia de la Fuerza Aérea Argentina. El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas. Publicación disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20oct.pdf>

Blog personal Alejandro Betts Goss. Disponible en: <https://malvec631432689.wordpress.com/>

Artículos en la presente obra:

Gomez, Federico "“La educación como política pública de los acuerdos. Los becarios isleños en el continente” en la presente obra.

Proyectos de investigación consultados:

"Señorita Maestra: nuestras maestras argentinas de español en las Islas Malvinas 1974-1982", establecido en el Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas. Secretaría de Extensión de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata

Artículos periodísticos:

“María Fernanda Cañas dio clases en Malvinas en los ‘70. Memorias de la maestra argentina que enseñaba español a los kelpers”. Clarín 29/3/2003. Disponible en: https://www.clarin.com/ediciones-anteriores/memorias-maestra-argentina-ensenaba-espanol-kelpers_0_rkk-NrqRptg.html

Entrevistas

Archivo Infojus Noticias (2/4/2015) “María Fernanda Cañas, maestra argentina en las Islas Malvinas”. Disponible en: <http://www.infojusnoticias.gov.ar/videos-interna/maria-fernanda-canas-maestra-argentina-en-las-islas-malvinas-308.html>

Entrevista a Marta Tricotti. Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas de la Secretaría de Extensión de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata. “Docencia, vocación y diplomacia en los setentas en las Islas Malvinas con Grace Tricotti” Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=mM7az9rG4dY&t=5s>



IMAGEN DE PORTADA: LA SEÑORITA DE ESPAÑOL MARTA “GRACE” TRICCOTI, PREPARANDO UNA DE LAS CLASES DE ESPAÑOL, EN SU CASA EN PUERTO STANLEY EN 1978. DE SU ARCHIVO PERSONAL.

YPF
ANTARES
COMBUSTIBLES
INTERESES
SOBERANÍA
ISLEÑOS



YPF
ANTARES
FUELS
INTERESTS
SOVEREIGNTY
ISLANDERS

ANTARES, YPF PRESENTE EN MALVINAS

FEDERICO MARTÍN GOMEZ

Resumen: La presencia del Estado argentino en las Islas Malvinas a partir de la consecución de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, no solo se puede y debe observar materializada en el importantísimo rol de la Fuerza Aérea Argentina y de LADE en el establecimiento de las comunicaciones aéreas entre el continente y las islas. La necesidad inicial de contar con las estructuras logísticas requeridas para suministrar combustibles para los vuelos de los Albatros, que durante más de un año vincularon de forma aérea ambos territorios, pero asimismo los Fokker F-27 y F-28 que desde 1972 a 1982, construyeron no solo puentes aéreos sino también, económicos, humanitarios, turísticos, educativos y sociales, requirió la pronta asistencia en cuestiones de combustibles. Y allí YPF se materializó en las Islas Malvinas con la planta ANTARES. La huella que YPF dejó en la memoria colectiva de las islas, materializada en la presencia de ANTARES, el arribo de los Buque Tanques (BT Florentino Ameghino II) con materiales, tecnología y equipamiento, hoy día está presente en la comunidad de las islas. Mediante este artículo buscaremos visibilizar la presencia de YPF, por medio de ANTARES, pero asimismo a través de la memoria de sus empleados presentes en las islas Malvinas durante los Acuerdos de Comunicaciones de 1971.

Palabras claves: YPF, ANTARES, combustibles, intereses, soberanía, isleños

Abstract: The presence of the Argentine State in the Falkland Islands from the achievement of the Communications Agreements of 1971, not only can and should be observed materialized in the very important role of the Argentine Air Force and LADE in the establishment of air communications between the mainland and the islands. The initial need to have the logistical structures required to supply fuel for the Albatros flights, which for more than a year linked both territories by air, but also the Fokker F-27 and F-28 that from 1972 to 1982 They built not only air bridges but also economic, humanitarian, tourist, educational and social, required prompt assistance in fuel issues. And there YPF materialized in the Malvinas Islands with the ANTARES plant.

The mark that YPF left in the collective memory of the islands, materialized in the presence of ANTARES, the arrival of the Tanks (BT Florentino Ameghino II) with materials, technology and equipment, is today present in the community of the islands. Through this article we will seek to make the presence of YPF visible, through ANTARES, but also through the memory of its employees present in the Malvinas Islands during the Communications Agreements of 1971.

Key Words: YPF, ANTARES, fuels, interests, sovereignty, islanders

Introducción:

La presencia del Estado argentino en las Islas Malvinas a partir de la consecución de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, no solo se puede y debe observar materializada en el importantísimo rol de la Fuerza Aérea Argentina y de LADE en el establecimiento de las comunicaciones aéreas entre el continente y las islas. La necesidad inicial de contar con las estructuras logísticas requeridas para suministrar combustibles para los vuelos de los Albatros, que durante más de un año vincularon de forma aérea ambos territorios, pero asimismo los Fokker F-27 y F-28 que desde 1972 a

1982, construyeron no solo puentes aéreos sino también, económicos, humanitarios, turísticos, educativos y sociales, requirió la pronta asistencia en cuestiones de combustibles. Y allí YPF se materializó en las Islas Malvinas con la planta ANTARES.

Pero asimismo el rol de YPF, también tuvo un impacto directo en el modo de vida de los isleños, proporcionando combustibles para los automóviles en las islas como asimismo para las maquinarias presentes allí. Con el ingreso de Gas del Estado, también se ampliaría el proceso de acercamiento con la población isleña al prestar servicios de combustibles y surtir de recursos en materia de calefacción.

La huella que YPF dejó en la memoria colectiva de las islas, materializada en la presencia de ANTARES, el arribo de los Buque Tanques (BT Florentino Ameghino II) con materiales, tecnología y equipamiento, hoy día está presente en la comunidad de las islas.

Mediante este artículo buscaremos visibilizar la presencia de YPF, por medio de ANTARES, pero asimismo a través de la memoria de sus empleados presentes en las islas Malvinas durante los Acuerdos de Comunicaciones de 1971.

ANTARES

La planta ANTARES, surge de la idea e iniciativa del Legislador Nacional Manuel Campos¹⁹³, quién junto a los Directivos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, ante las necesidades logísticas surgidas de los vuelos de la Fuerza Aérea Argentina y de LADE a las Islas Malvinas, los cuales demandarían aprovisionamiento de combustible en las islas para los vuelos de regreso.

Esta iniciativa recibió el nombre de Antares, pues así se llamó la primera planta destinada al servicio de la aviación. El proyecto fue elaborado por el Departamento Ingeniería de Obras, sector Estudios y proyectos de la empresa YPF.

El inicio, la obra se ubicó en un lote de ocho hectáreas, frente al mar, ubicado en el extremo este del pueblo, unos quinientos metros, pasando el cementerio. Primero se instalaron seis tanques para aeronafta y luego se agregaron 22 para almacenaje gasoil, nafta, querosén, mezclas y combustible JP1, con una capacidad aproximada se setecientos mil litros en su totalidad. Las obras debieron hacerse en terrenos ondulados que exigieron, además del desmonte, la nivelación previa. Coordinados por el Ingeniero Oscar Nosedá, un total de 45 personas, entre técnicos y obreros, se trasladaron desde continente al archipiélago para trabajar en ANTARES.

La planta ANTARES, además del parque de almacenamiento, alcanzó una zona de edificios, pavimentos, playa de maniobras y cargaderos bajo techo, contando también con instalaciones para iluminación, fuerza motriz, agua potable, drenajes y desagües, cloacas, elementos contra incendios y cerco perimetral. La instalación original de ANTARES (1972) fue de seis tanques de aeroquerosen (JP2). Con el tiempo al realizarse una ampliación, totalmente terminada en 1974, para sumar un total de 27 tanques, seis de ellos conteniendo la mezcla para la aviación y los demás, nafta común, gasoil, fueloil para los generadores de la usina del pueblo y los motores de los barcos y querosén para uso doméstico.

Asimismo, se construyó una moderna estación de servicio YPF, con tres surtidores y sus correspondientes tanques subterráneos de seis mil quinientos litros cada uno y todos los elementos necesarios y una playa pavimentada.

Ya en el aeropuerto inaugurado en 1976, YPF levantó un galpón mecánico para guardar las abastecedoras afectadas al servicio aéreo.

¹⁹³ Para mayor información, referenciarse en el capítulo de Lucía Wolaniuk "Construyendo soberanía desde el fin del mundo: La labor de Campos en la consolidación de lazos entre Tierra del Fuego y las Islas Malvinas", parte de esta obra.

ANTARES, YPF PRESENTE EN MALVINAS



TRASLADO DE VEHÍCULOS DE YPF A CARGO DE TRANSPORTES NAVALES ARGENTINOS, EN DESCARGA EN EL MUELLE DE PUERTO STANLEY. FUENTE: EL ROMPEHILOS - PROYECTO DOCUMENTAL CAPITÁN CAMPOS. OBTENIDO DE: [HTTP://CAPITANCAMPOS.COM/](http://CAPITANCAMPOS.COM/)



PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA PLANTA ANTARES EN PUERTO STANLEY, DONDE SE VISUALIZAN LOS TANQUES DE COMBUSTIBLES POSICIONADOS SOBRE EL TERRENO



CAMIÓN SURTIDOR CISTERNA DE YPF, EN EL AEROPUERTO EN CABO PEMBROKE, ASISTIENDO CON COMBUSTIBLE A UN FOKKER F-27 DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. FOTO ARCHIVO PERSONAL DE JOSÉ LUIS BOSCARDÍN JEFE DE LA PLANTA ANTARES EN MALVINAS 1981

ANTARES, YPF PRESENTE EN MALVINAS

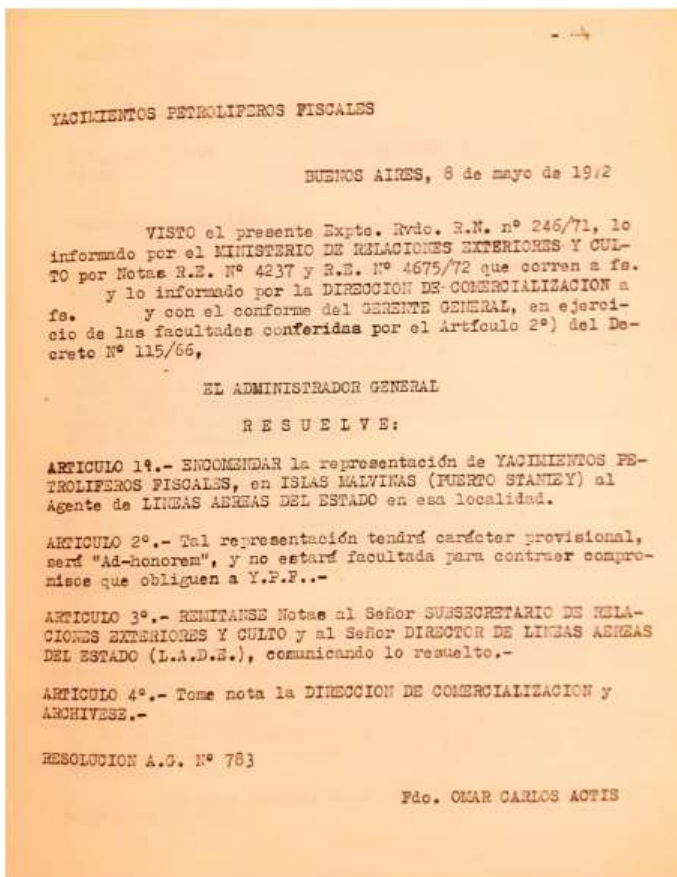


MISMA ESCENA UNOS AÑOS ANTES EN EL AEROPUERTO TEMPORAL EN HOKKER POINTS CERCANO A PUERTO STANLEY DONDE UN SURTIDOR DE YPF, ASISTE AL FOKKER F-27. FOTO PUBLICADA EN: REVISTA SIETE DÍA 29 DE MAYO DE 1975

Asimismo, rápidamente YPF instaló su oficina comercial en una casa que alquiló, en Davis 44 de Stanley, ya que por orden del Administrador General de YPF Omar Carlos Actis (8 de mayo de 1972), se resolvió encomendar la representación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales al Agente de Líneas Aéreas del Estado, en Puerto Stanley.

ACTA DE LA RESOLUCIÓN DE ENCOMENDAR LA REPRESENTACIÓN DE YACIMIENTOS PETROLÍFEROS FISCALES AL AGENTE DE LÍNEAS AÉREAS DEL ESTADO, EN PUERTO STANLEY.

ARCHIVO PERSONAL DEL ASESOR DE LA CANCELLERÍA ARGENTINA CORONEL (R) LUIS GONZÁLEZ BALCARCE.



Debemos recordar que incluso durante el año 1972, las necesidades domésticas en materia energética domiciliar eran solucionadas por los yacimientos de turba (vegetales en proceso de carbonización) que se hallan a flor de tierra. A partir de ese año, la instalación de una filial de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, a través de su planta local, introdujo a los malvinenses en la preferencia de combustibles líquidos en vez de la provisión de turba para el uso hogareño

Repercusiones directas hacia el monopolio de combustibles de la FIC

El ingreso de la empresa argentina al mercado de las islas provocó un serio perjuicio a

la FIC, que tenía hasta ese momento el monopolio del abastecimiento del petróleo y que se vio obligada a ir bajando en poco tiempo el precio de la nafta de 1,90 a 1,30 y a 0,85 libras el galón. Las ganancias de la compañía, según un informe de fines de 1974, se resintieron en un veinte por ciento.

Desafíos a enfrentar de YPF en las Islas Malvinas

Como hemos podido abordar en el capítulo *“Rol político-diplomático de la Fuerza Aérea Argentina en las Islas Malvinas”* y abordaremos en el referido a *“Marcas Territoriales Soberanas en Malvinas y los Acuerdos de Comunicaciones de 1971”*, durante el proceso temporal desplegado dada la presencia de la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales en Puerto Stanley, en numerosas ocasiones se produjeron desafíos provenientes en su mayoría desde la sociedad civil isleña pero, en ciertas ocasiones, también desde el gobierno británico en las islas, plasmados en hechos vandálicos, sabotajes e incluso trabas de carácter burocrático, las cuales buscaron sin lugar a dudas enfrentar la presencia del Estado argentino en las Islas Malvinas.

Durante la gestión del Vicecomodoro Rodolfo Abel Carnelli (1976-1978), ante la Comisión Consultiva Especial, ante el desarrollo de obras por parte de YPF, como la enorme planta Antares I, con capacidad de almacenaje de 750.000 litros de combustible (gasoil, nafta y querosén), se realizó el diseño y construyó un tendido de oleoducto desde la planta hasta el puerto (muelle de madera). Pero ante las gestiones realizadas, mediante la intervención del Vicecomodoro, para ser habilitada, por razones de seguridad esgrimidas por la FIC no fue autorizado. En aquel momento se aducía la necesidad de construir un muelle adecuado para el bombeo del petróleo desde el buque a la planta. Al verse imposibilitado, YPF continuó prestando el servicio de abastecimiento de combustibles a las Islas Malvinas, mediante la carga del mismo, en tambores transportados por mar y, por supuesto, pagando a la FIC el uso de su muelle. Lo cual exponía de manera burda, las verdaderas motivaciones para negar dicha autorización¹⁹⁴.

Ya durante el periodo de gestiones del Vicecomodoro Héctor Ricardo Gilbert (1980-1982), la inversión realizada por la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales en las Islas Malvinas fue de enormes magnitudes en las islas. Muestra de ello era la construcción de la planta de almacenamiento de combustible de dimensiones de gran proyección, denominada ANTARES. Se había previsto que su abastecimiento fuera realizado periódicamente por buques tanque (como el Buque Tanque Florentino Ameghino), provenientes desde puertos bonaerenses y patagónicos, en la bahía adyacente.

Esta planta de bombeo, finalmente por acciones del UKFIK y de la FIC nunca pudo ser habilitada porque las autoridades británicas exigían la construcción de un muelle especial para la descarga de combustible que contara con las máximas garantías contra los riesgos de contaminación de las aguas y contra incendios.

Ante esta maniobra la FIC, obtenía un buen provecho económico ya que al no poder descargar a granel el combustible, debía transportarse en tambores y para ello utilizar forzosamente el muelle de la FIC. Otra vez se materializaba un escenario de similares características a la situación de Gas del Estado.

Debemos asimismo recordar que finalizada la visita oficial de Rowland, el escenario político de las islas permaneció sobresaltado y los más activos miembros del UKFIC decidieron hacer una incursión sobre las instalaciones de YPF y llenarla de pintadas en repudio a las negociaciones bilaterales argentino-británicas.

Presentada la queja a las autoridades, por parte del Vicecomodoro Gilbert, las mismas decidieron restarle importancia al hecho y dejar las cosas como estaban dando a entender que no consideraban de interés la identificación de los responsables.

¹⁹⁴ Para mayor información, referimos al capítulo de Gomez, Federico Martín *“Rol político-diplomático de la Fuerza Aérea Argentina en las Islas Malvinas 1972-1982”*.

Ante ello, el Vicecomodoro, con la intención de forzar una reacción de parte de las autoridades, le manifestó al Secretario de Gobierno que, ante la más mínima sospecha de que los tanques de combustible, pudieran haber sido contaminados, se veía en la obligación de suspender los vuelos regulares operados por LADE, hasta tanto se analizarán muestras en laboratorios de YPF en el continente. Para la certificación del combustible era necesario el envío de muestras a los laboratorios de YPF. Lo cual requeriría el vuelo especial de un avión con suficiente combustible que otorgase autonomía, sin tener necesidad de abastecerse en Puerto Stanley. Es decir que la solución llevaría mucho tiempo y mientras tanto no se podrían reiniciar los servicios regulares, afectando gravemente la vida cotidiana y a múltiples rubros económicos de las islas.

Dicha esta advertencia hacia las autoridades gubernamentales británicas en las islas, se atemperó la situación explicando que se podía llegar a evitar, si se lograba la identificación y la declaración de los responsables, garantizando por escrito y con potencial denuncia ante la falsedad de la declaración, que el combustible no había sido contaminado. Quedaba más que claro que los autores deberían asumir la responsabilidad civil en caso de que ocurriese algún problema atribuible a esa acción de vandalismo y atentado contra la propiedad de YPF.

Este escenario obligó al gobierno británico presente en Malvinas a modificar inmediatamente su actitud. Identificándose a los autores quienes, se aseguraron que el combustible no había sido contaminado, asumiendo las autoridades británicas la responsabilidad garantizando en forma oficial la veracidad de sus palabras. Asimismo se hizo cargo de la limpieza de las pintadas sobre los paredones.¹⁹⁵

El manejo de manera concreta, profesional y acertada *de esta difícil situación y su final feliz mereció una con-ceptuosa nota de felicitación de la cancillería, la que fue incorporada al legajo personal del Vicecomodoro Gilbert.*¹⁹⁶

Los medios de comunicación informando sobre ANTARES

Los medios de comunicación en la Argentina continental, han sido los responsables de dar a conocer a los ciudadanos argentinos, las acciones, tanto materiales como simbólicas, desarrolladas por YPF, en las islas.

Muchas de divulgaciones periodísticas, buscaban visibilizar el modo de vida en las Islas Malvinas, durante aquellos años donde la Declaración Conjunta o mejor conocida como Acuerdo de Comunicaciones tuvo presencia en Malvinas. Muchas veces exponían la magnitud de las obras desarrolladas por YPF y la presencia de Antares. En otras ocasiones buscaban exhibir la presión de la FIC, de moderar el avance de la presencia de YPF en la sociedad isleña y de los beneficios de ello.

¹⁹⁵ Sobre estas acciones vandálicas, referimos al artículo de Federico Martín Gomez y Marcelo Troncoso “*Marcas Territoriales Soberanas en Malvinas y los Acuerdos de Comunicaciones de 1971*” presente en esta obra.

¹⁹⁶ “Historia de la Fuerza Aérea Argentina. El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas”. Publicación disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20ct.pdf>

ANTARES, YPF PRESENTE EN MALVINAS



REVISTA GENTE Y LA ACTUALIDAD, NOVIEMBRE DE 1977. EN ESTA IMAGEN, MUY FUERTE SIMBÓLICAMENTE, DONDE SE VE TRANSITANDO POR LA CALLE COSTANERA DE PUERTO STANLEY EN DIRECCIÓN A LA CATEDRAL ANGLICANA, EN EL TEXTO QUE ACOMPAÑA SE LEE: "NAFTA ARGENTINA PARA LOS AVIONES. LA PLANTA ANTARES (LA ESTRELLA MÁS LEJANA) TIENE CAPACIDAD PARA 670.000 LITROS Y COSTÓ UN MILLÓN DE DÓLARES. TODAVÍA NO SE USA".

Debemos destacar que la cifra referida del presupuesto utilizado es verídica pero la afirmación sobre su no uso no es completamente cierta, ya que la planta sí estuvo operativa, lo que nunca se llegó a poner en funcionamiento fueron los ductos de bombeo desde el muelle como hemos referido en apartados previos, del presente artículo.



REVISTA SIETE DÍAS, FEBRERO DE 1982



EN ESTA IMAGEN EN PARTICULAR ES DE DESTACAR QUE LA NOTA RESALTA "EL VERDADERO DESAFÍO AL PROGRESO DE LAS ISLAS Y SON UN TESTIMONIO DE LA PRESENCIA ARGENTINA EN EL ARCHIPIÉLAGO" (REVISTA RADIOLANDIA 2000- 8 DE OCTUBRE DE 1978).

En una nota realizada por periodistas de la Revista Siete Días en las islas Malvinas en la cual se le realiza una entrevista al Jefe de la Planta YPF en Stanley, José Luis Boscardín quién expresó en aquella nota:



REVISTA SIETE DÍAS, FEBRERO DE 1982

“Todo comenzó en 1972 con la instalación de seis tanques de aeroquerosen. Luego se hizo una ampliación en 1974 para llegar hoy a la moderna estación de servicio y cargadero de camiones que tiene la planta ANTARES (8.000m²). Creo que es un desafío al futuro de las islas, sin falsos nacionalismos, nosotros actuamos con la satisfacción de luchar por lo nuestro”

Estas palabras, las cuales parecen simples, deben ser contextualizadas. Estas palabras recogidas por los periodistas de la Revista Siete Días, no sabrían en aquel entonces que quién pronunciaba aquellas palabras, el destino lo expondría en 1982 a ser testigo de todo lo acontecido durante la guerra, ya que él había regresado a Puerto Stanley con su familia en 1981, para trabajar y el vivió toda la guerra de 1982 siendo responsable del aprovisionamiento de combustible para los aviones de la Fuerza Aérea Argentina¹⁹⁷.

Bibliografía:

“Historia de la Fuerza Aérea Argentina. El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas”. Publicación disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20ct.pdf>

Archivos consultados:

Archivo personal del Capitán Campos, a partir de entrevistas realizadas por Lucía Wolaniuk a María Lía y María Evangelina Campos

Archivo personal de José Luis Boscardín Jefe de la Planta ANTARES en Malvinas 1981

Archivo personal del Asesor de la Cancillería Argentina Coronel (R) Luis González Balcarce

Capítulos en esta obra:

Gomez, Federico Martín “Rol político-diplomático de la Fuerza Aérea Argentina en las Islas Malvinas 1972-1982

Wolaniuk, Lucía “Construyendo soberanía desde el fin del mundo: La labor de Campos en la consolidación de lazos entre Tierra del Fuego y las Islas Malvinas”.

Federico Martín Gomez y Marcelo Troncoso “Marcas Territoriales Soberanas en Malvinas y los Acuerdos de Comunicaciones de 1971”

Páginas web consultadas:

Fuente: El Rompehielos - Proyecto documental Capitán Campos. Obtenido de: <http://capitancampos.com/>

¹⁹⁷ Para conocer más sobre la historia de vida de José Luis Boscardín, referenciamos la entrevista realizada en el marco del Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas de la Secretaría de Extensión de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata. “Yacimientos Petrolíferos Fiscales en Malvinas por José Luis Boscardín”. Disponible en:

<https://www.youtube.com/watch?v=kol8NOpuQ5w&t=230s>

Publicaciones masivas consultadas:

Revista Siete día 29 de mayo de 1975

Revista Siete día 29 de mayo de 1975

Revista Gente y la actualidad, Noviembre de 1977

Revista Radiolandia 2000- 8 de Octubre de 1978

Revista Siete Días, Febrero de 1982

Entrevistas consultadas:

“Yacimientos Petrolíferos Fiscales en Malvinas por José Luis Boscardín”. Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas de la Secretaría de Extensión de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata. Disponible en:

<https://www.youtube.com/watch?v=kol8NOpuQ5w&t=230s>



IMAGEN DE PORTADA: OBTENIDA DEL ARCHIVO PERSONAL DEL CAPITÁN CAMPOS, A PARTIR DE ENTREVISTAS REALIZADAS POR LUCÍA WOLANIUK A MARÍA LÍA Y MARÍA EVANGELINA CAMPOS

**GAS DEL ESTADO
SERVICIOS
POLÍTICAS PÚBLICAS
VÍNCULOS**



**GAS DEL ESTADO
SERVICES
PUBLIC POLICIES
LINKS**

GAS DEL ESTADO EN MALVINAS

LUIS EZEQUIEL AGESILAO

Resumen: En este capítulo se tratará sobre la presencia del Estado por medio de la empresa estatal Gas del Estado en el archipiélago del Atlántico Sur. Se inicia el estudio, desde el punto de la formación de la empresa nacional en 1929 con el surgimiento de YPF, hasta el tareas de prestación de servicios provisión de gas, que se realizó durante la década de los años 70 y la modernización en cuestiones de calefacción y uso del gas en las Islas Malvinas, dando a los isleños mejoras en su condición de vida, con instalaciones de GNC en sus cocinas, como también termotanques, calefactores, calefones, etc. De esta manera iniciando un vínculo de acercamiento con los habitantes de las islas y contando, por medio de testimonios y bibliografías oficiales, como fueron esos años donde Argentina tuvo acceso, mediante la instalación de los cilindros y tubos de gas a un contacto estrecho con la comunidad malvinense.

Palabras claves: Gas del Estado, servicios, políticas públicas, vínculos

Abstract: This chapter will deal with the presence of the State through the state company Gas del Estado in the South Atlantic archipelago. The studies began, from the point of the formation of the national company in 1929 with the emergence of YPF, to the tasks of providing gas provision services, which was carried out during the decade of the 70s and the modernization in matters of heating and use of gas in the Malvinas Islands, giving the islanders improvements in their living conditions, with CNG installations in their kitchens, as well as water heaters, heaters, heaters, etc. In this way, initiating a bond of rapprochement with the inhabitants of the islands and telling, through testimonies and official bibliographies, how those years were when Argentina had access, through the installation of gas cylinders and pipes to a close contact with the Malvinas Islands community.

Keywords: Gas del Estado, services, public policies, links

Introducción:

En este capítulo se tratará sobre la presencia del Estado por medio de la empresa estatal Gas del Estado en el archipiélago del Atlántico Sur. Se inicia el estudio, desde el punto de la formación de la empresa nacional en 1929 con el surgimiento de YPF, hasta el tareas de prestación de servicios provisión de gas, que se realizó durante la década de los años 70 y la modernización en cuestiones de calefacción y uso del gas en las Islas Malvinas, dando a los isleños mejoras en su condición de vida, con instalaciones de GNC en sus cocinas, como también termotanques, calefactores, calefones, etc. De esta manera iniciando un vínculo de acercamiento con los habitantes de las islas y contando, por medio de testimonios y bibliografías oficiales, como fueron esos años donde Argentina tuvo acceso, mediante la instalación de los cilindros y tubos de gas a un contacto estrecho con la comunidad malvinense.

Antecedentes de Gas del Estado Argentino

Los precedentes de Gas del Estado se remontan al 1 de agosto de 1929, una vez que el Director de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), General Enrique Mosconi, dispuso la toma del mercado de combustibles líquidos e hizo saber que desde aquel instante sus costos podrían ser determinados por el Estado nacional y no por organizaciones extranjeras. La petrolera debió tolerar presiones a causa de las más grandes organizaciones del rubro, como la Standard Oil y Royal Dutch Shell, que en el Consenso de Achnacarry de 1928 habían fijado políticas usuales al respecto y repartido los mercados de todo el mundo de combustible en forma oligopólica.

La cuestión gasífera ha triunfado relevancia en Yacimientos Petrolíferos Fiscales, llegando a convencer al régimen del Conjunto de Oficiales Juntos de la necesidad de generar un organismo estatal que se encargara del reparto del gas por redes, hasta el momento al mando de organizaciones extranjeras como la Compañía Primigenia de Gas de Buenos Aires. Canessa, destinado por YPF director de los servicios de gas para la Metrópoli de Buenos Aires, la organización inició a instalar redes de captación de gas en sus yacimientos de Comodoro Rivadavia.

Canessa convenció al ahora mandatario Perón de la necesidad de suplir las importaciones de gas por ese que se vendeaba en Comodoro Rivadavia. El 1 de enero de 1947 Perón y Canessa soldaron el primer caño de un gasoducto que va a ir de Llavallol a Comodoro Rivadavia. Se optó por empezar la obra del gasoducto en el Gran Buenos Aires y no en el sitio de obtención del sitio del gas porque, según Canessa, de esta forma se evitaban las interferencias de organizaciones extranjeras y afirmaba la terminación de la obra, pues si empezaba en Comodoro Rivadavia podía ser desviada, sin embargo si partía del sitio de destino indefectiblemente debe llegar a una fuente de gas.

En 1960 es habilitado el segundo gasoducto troncal, el del Norte, entre campo Durán (Salta) y Buenos Aires (1.767 Km), año en que se intensifica la utilización de gas para objetivos industriales. En 1965 se hace el segundo gasoducto importante a partir de Cañadón Seco a Buenos Aires, en 1970 el de Neuquén a Bahía Blanca, y de Medanita a Allen, en 1971 el gasoducto Plaza Huincul-Zapala (Neuquén) y el tramo paralelo al Gasoducto del Norte (Campo Duran-Tucumán), en 1972 el primer gasoducto mundial de Latinoamérica entre Santa Cruz de la Sierra y Yacuiba (Bolivia), en 1973 el gasoducto Pico Truncado-Cerro Redondo (Santa Cruz), en 1974 el de Bahía Blanca a Buenos Aires,(que con el tramo Neuquén - Bahía Blanca forma el NEUBA I) y el de Tandil - Mar del Plata, en 1976 el gasoducto universal de Posesión (Chile) y El Cóndor (Santa Cruz), en 1978,el Transmagallanico de San Sebastián (Tierra del Fuego) al Cóndor y Monte Redondo (Santa Cruz), en 1980 se suma el gasoducto Centro Oeste (Loma de la Lata, Neuquén a San Jerónimo, Santa Fe) y ramales a Mendoza, San Juan y San Luis, luego en 1982, se prolongaría a Catamarca y La Rioja, en 1983 el de San Jerónimo a General Rodríguez (Buenos Aires),y en 1985 el NEUBA II de Loma de la Lata a Gutiérrez (Buenos Aires) habilitado en 1988. En forma paralela se fueron sumando Plantas de compresión, motor y Turbocompresoras, el Complejo Gral. Cerri de división de Etano, Butano, Propano e Hidrocarburos mejores, abierta en 1973, años más tarde se inauguraba la Planta de División de Butano y Propano de Loma de la Lata. En 1988 se hacen relevantes obras de modernización del gasoducto Norte, que involucra la obra de 3 relevantes plantas motocompresoras, Miraflores, Tucumán y Ferreira y modernización y reoptimización de las restantes.

En sus últimos años como organización pública, Gas del Estado se dedicó a la obra y estatización de gasoductos con la intención de elevar la función de transporte de la red de repartición de gas. El gasoducto troncal Neuba II elevó la capacidad teórica diaria de transporte a 120 millones de metros cúbicos por día y la real, a finales de 1989, a 66 millones cotidianos; Impulsó además la sustitución de combustibles líquidos, promoviendo la fijación de gas natural en usinas, industrias y coches, lo cual entregó sitio a una gigantesca difusión del gas natural comprimido (GNC).

La asunción de Carlos Saúl Menem en 1989 y la puesta en práctica del programa económico de su ministro de Economía, Domingo Cavallo, significaron la privatización o concesión de la mayor parte de las empresas públicas argentinas, incluyendo a Gas del Estado.

Inauguración del primer servicio de gas en las Islas Malvinas

El día 12 de septiembre del año 1975, específicamente en la localidad de Puerto Stanley, da inicio al primer funcionamiento con éxito de gas natural para uso doméstico. Este acto de apertura de servicio, es hecha en el marco de la declaración conjunta argentino-británica del 1º de julio de 1971, donde se entabla toda clase de comunicaciones entre el territorio argentino y las islas del Atlántico Sur con el fin de que el gobierno argentino está dispuesto a cooperar en el labor técnico de las islas, donde además, se busca contemplar que la población de Malvinas se halla contenida en la agenda pública del Estado argentino, promoviendo así sus intereses y desarrollo.

El día 13 de septiembre se habilitó el primer servicio de gas en el archipiélago dando lugar a la instalación manual de un artefacto de regulación de temperatura (calefactor/estufa) en el Hospital King Edward, donde fue puesto en funcionamiento en manos de la Presidente de la Cruz Roja Británica Joyce French, junto con demás miembros de la institución y autoridades.



LA SEÑORA DE GOBERNADOR BRITÁNICO DE MALVINAS, GORDON LEWIS, RECIBE LA DONACIÓN DE UN CALEFACTOR A GAS PARA EL HOSPITAL DE LAS ISLAS, REALIZADA POR GAS DEL ESTADO EN 1975.

Otro momento destacado es el de la instalación de calefones y termotanques en la residencia del Obispo en la Iglesia Anglicana. Asimismo un calefón en la vivienda de las maestras argentinas que educan a los niños de Malvinas en aprender el idioma castellano. También la instalación de cocinas y calefones en distintos lugares, como el Hotel Upland Goose y el Laboratorio del Hospital local, sumaron a proceso de presencialidad de Gas del Estado en las islas Malvinas.

YPF había dispuesto una labor en becas para un habitante de la isla y que de manera de intercambio, fuera a Buenos Aires y aprender el oficio y tener su matrícula para luego trabajar en Malvinas.

El sigiloso operativo para abastecer de gas a las Islas Malvinas

El historial de los esfuerzos que hizo Gas del Estado para llevar combustible a las Islas Malvinas está poblado de episodios notables. Hasta ese entonces, era habitual el envío periódico de cilindros cargados con 45 kilogramo de GLP a partir del continente hasta la planta de almacenaje en Puerto Argentino, por medio del océano, utilizando los buques Bahía Buen Suceso e Isla de los Estados. Estos buques habían pertenecido al Servicio de Transportes navales de la Armada de la República Argentina (ARA).

El transporte de gas estaba condicionado a las interacciones amigables entre los conjuntos malvinenses más recelosos con la Argentina y el representante de Gas del Estado en las Islas Malvinas, quien además era representante de Líneas Aéreas del Estado (LADE) y encargado del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino.

Cada vez que las interacciones se tensaban (normalmente, por temas de soberanía), se impedía, como resultado inalterable, el desembarco de los cilindros de GLP, debido a que la primordial sociedad miembro de aquellos conjuntos, la Falkland Islands Company (FIC), era propietaria del exclusivo puerto de aguas profundas apto para el atraque de buques de ultramar en Puerto Argentino. Por lo tanto, en aquellos períodos de interacciones tirantes, la FIC no otorgaba el permiso de amarre y descarga a los buques de Transportes Navales que llevaban los cilindros de GLP¹⁹⁸.

A principios de los ochenta, motivó que el representante argentino, por medio del sistema de radio de LADE, comunicara a Gas del Estado la necesidad urgente de reabastecer a la planta de almacenamiento del German Camp con 800 cilindros de 45 kilogramo de GLP (propano). Por lo cual, según expresó, la suspensión del servicio de repartición de GLP era "inevitable" si no se revertía el caso.

Y, aun cuando la responsabilidad de conservar el servicio de repartición de GLP perteneció a Gas del Estado, esta vez la Dirección General. De la Antártida y Malvinas, que propiciaba cada una de esas ocupaciones hechas en el archipiélago (sobre todo las que significaran reforzar los vínculos entre los isleños y la Argentina continental) se preocupó por la probabilidad de que se interrumpiera el reparto de combustible.

Velozmente, se convocó a todos los representantes de los organismos oficiales que tenían mediación en el transporte, el almacenamiento y el reparto de cilindros de GLP en el archipiélago de las Malvinas. De esta forma, concurren a la junta los representantes de LADE, de las Fuerzas Armadas, del Servicio de Transportes Navales de la ARA, de la Dirección Gral. De la Antártida y Malvinas (MRE), entre otros.

Se barajaron ideas (todas se discutieron), hasta que al final se ha solucionado llevar a cabo un operativo que transportara y descargara los cilindros en Puerto Argentino, empero prescindiendo del muelle de la FIC. La contestación vino del representante del Servicio de Transportes Navales, quien planteó usar un buque de la ARA que ya poseía programado un viaje de abasto a las bases argentinas en el Conjunto de naciones Antártico y eludir la utilización del muelle de la compañía del Reino Unido. Era complejo y precisaba de mucha coordinación, debido a que debía compaginar a todos los sectores causantes del transporte, desembarco y traslado de los cilindros hasta la planta de almacenamiento en la Isla Soledad.

La planeación y puesta en marcha del operativo requirió, además, una meticulosa coordinación con la Gestión Sur de Gas del Estado, que debía encargarse de colmar todos los 800 cilindros con 45 kilogramo de GLP y de depositarlos en el muelle del Puerto de Comodoro Rivadavia.

Simultáneamente, además había que fijar con el representante argentino en el archipiélago el lugar y la hora del desembarco en cualquier punto de la costa.

En el muelle del Puerto de Comodoro Rivadavia, esperaban los 800 cilindros con gas, ordenados uno al lado del otro para ser transportados hasta las Islas Malvinas. El buque arribó y cargó todo con total hermetismo acerca del destino final de los cilindros.

El sigilo sobre el destino de la carga era una precaución elemental, debido a que había que evadir que se enterara la operadora radial de la estación privada presente en Puerto Stanley, habitada por una familia chilena. Esta radioaficionada trabajaba para la FIC y era el enlace y guía de los barcos mercantes que partían del Puerto de Montevideo, Uruguay, con cargas para la FIC.

¹⁹⁸ Para mayor información referirse al artículo de Federico Martín Gomez "Rol político-diplomático de la Fuerza Aérea Argentina en las Islas Malvinas 1974" parte de esta obra.

Como estaba planeado, al llegar a la latitud de Puerto Gallegos, la nave viró hacia el Este y puso rumbo hacia la Isla Soledad. Una vez ahí, ingresó de lleno en la bahía de Stanley. En el punto pactado, los hombres ordenan los cilindros de GLP en lanchones de desembarco, semejantes a los que la Marina Argentina usaba para sus operativos comandos. En tierra, los cilindros eran recibidos por el personal que colaboraba con la oficina de LADE y cargados en unos carretones para trasladarlos a la planta de almacenaje.



Todo el operativo se realizó sin el más mínimo ruido en la isla, quedando almacenados los cilindros del combustible que habrían de abrigar a la población de Puerto Stanley y de las estancias.

Desconcierto:

Al día siguiente, el representante argentino se encargó de comunicar al régimen local que estaba en condiciones de atender las demandas de restauración de GLP de los consumidores de Gas del Estado.

¿Cómo habían logrado enviarlo a partir del continente y trasladarlo a la planta sin que nadie lo advirtiera?

Pues, no se sabe; por lo menos en dicha posibilidad, debieron reconocer que la voluntad de Gas del Estado por conservar el servicio a sus consumidores isleños era mayor a cualquier esfuerzo que interpusieran la FIC y sus socios para obstaculizarlo.

La presencia del Gas del Estado

La asistencia por parte del Gobierno argentino en el área de hidrocarburos provocó profundas transformaciones en la vida cotidiana de los isleños. Adoptaron la combustión de forma más limpia, barata y manuable. Argentina tuvo su propia central de almacenaje de cilindros de gas, al oeste de la ciudad. Todos los artefactos y garrafas comienzan a ser utilizadas por la población con un crecimiento exponencial dando lugar a las cocinas, calefones, estufas. La empresa Argentina fue quién donó los artefactos para el hospital.

Uno día de estos en las Islas, en 1976.

Siendo una de las 3 personas que hablaba inglés, el Sr. Dropulich se embarcó, con una designación de las autoridades de Gas del Estado en un viaje asombroso a las Islas Malvinas; con una suerte de documento, un pasaporte que suscribía: nombre, fecha, lugar de nacimiento, sexo, estado civil, firma autorizante y fecha de la otorgación. Todo esto, mediante la tan famosa "Declaración Conjunta de Buenos Aires", firmada por el Reino Unido y Argentina el 1º de julio de 1971.

Estando en las islas, todos sabían que ellos 3 estaban allí como "*Argentine Government Gas Officers*"; donde trabajaron en un local cerca del hotel donde se hospedaban, que iban a reconocer muy fácilmente, porque la bandera Argentina, flameaba en ese entonces, en ese pequeño lugar.

Luego de realizar trabajos de instalaciones, ya retirándose a cenar, el Vicecomodoro llama por teléfono a Dropulich comentándole que el gasista no iba a concurrir a trabajar al otro día, porque tuvo problemas con el representante argentino y que no iban a colocar más gas en las Islas, lo cual deja en un aprieto al grupo, ya que debían resolver este problema.

Al día siguiente se encuentran con el matriculado y les proponen 3 opciones, primero era sacar el calefón, a lo que el inglés le respondió que no. La segunda opción fue el de sacar el baño y dejar el calefón (broma para romper el hielo del vínculo general, que funcionó, pues el isleño se comenzó a reír) y la tercera opción era hacer diversos agujeros en el baño para que la pequeña maquina funcione mejor, lo cual, ésta idea, le agradó al gasista y aceptó; por ende ambos van a ver juntos al dueño del hogar.

Al otro día, se dirigen a la residencia del vecino molesto por la labor, el gasista inglés le explica la solución dando a entender al residente que se podía arreglar tranquilamente, apaciguando las aguas, el dueño de la casa aceptó y comenzaron las reparaciones; tan agradecido estuvo el cliente, que les invitó vasos de whisky (que los trabajadores les dijeron que no al señor, porque estaban trabajando). Entre ellos hablando, el gasista le dice a Dropulich que sería bueno que el vínculo entre Argentina y los isleños sea más cercano; por lo que éste responde que, en efecto sucede, pero que las Malvinas, son Argentinas, lo cual el inglés le dijo que si, que no habría problemas con ello, creía; se saludaron y se fueron. Dropulich va hacia el LADE y se da el comunicado que todo salió muy bien. Recibe un llamado telefónico diciendo que se había recibido de Relacionista Nacional, y él pregunta -¿Nacional?- y le dicen que sí, nacional, porque las Malvinas son Argentinas; se echaron a reír un poco y comentaron de que lo único que había de Argentino en ellas eran las maestras, ellos, LADE y la bandera, que flameaba; a simple vista era poco, pero para empezar, ya era decir mucho.

Reflexiones

Concluyendo este capítulo luego de testimonios, entrevistas y bibliografías oficiales, se concluye que la participación de Gas del Estado en las Islas Malvinas fue de suma importancia, ya que no sólo proveía una modernización tecnológica y refinación de los hidrocarburos convencionales, sino que preponderaba lo más importante, el vínculo entre Argentina y Gran Bretaña, después de tantas décadas de lucha por la soberanía del archipiélago. Las relaciones internacionales y nacionales entre la República Argentina los isleños fueron profundizando ejes centrales para una fructífera negociación que hubiese podido darse en el futuro. Hecho o no, hay que destacar, que el Estado Argentino estuvo presente en los 70, modernizando y ayudando el bienestar de la vida cotidiana de los pobladores de Malvinas.

Bibliografía.

La llama de Gas del Estado ¿jamás se extinguirá? Un análisis de los procesos identitarios de los/as trabajadores/as del sector gasífero, *María de la Paz Bidauri*.

Malvinas, lo que no cuentan los ingleses (1833-1982), *Hipólito Solari Yrigoyen*.

Gas del Estado, Ministerio de Obras Públicas, Comisión de Trabajo por la reconstrucción de Nuestra Identidad.

Islas Malvinas, 1976- Diario de una breve visita, *ALBERTO DROPULICH*.

Gas del Estado y otras instituciones nacionales en las Islas Malvinas Siglo XX hasta 1982, *Víctor Oscar Miganne*.

El sigiloso operativo para abastecer de gas a las Islas Malvinas, *Alfredo A. Pizzorno*.

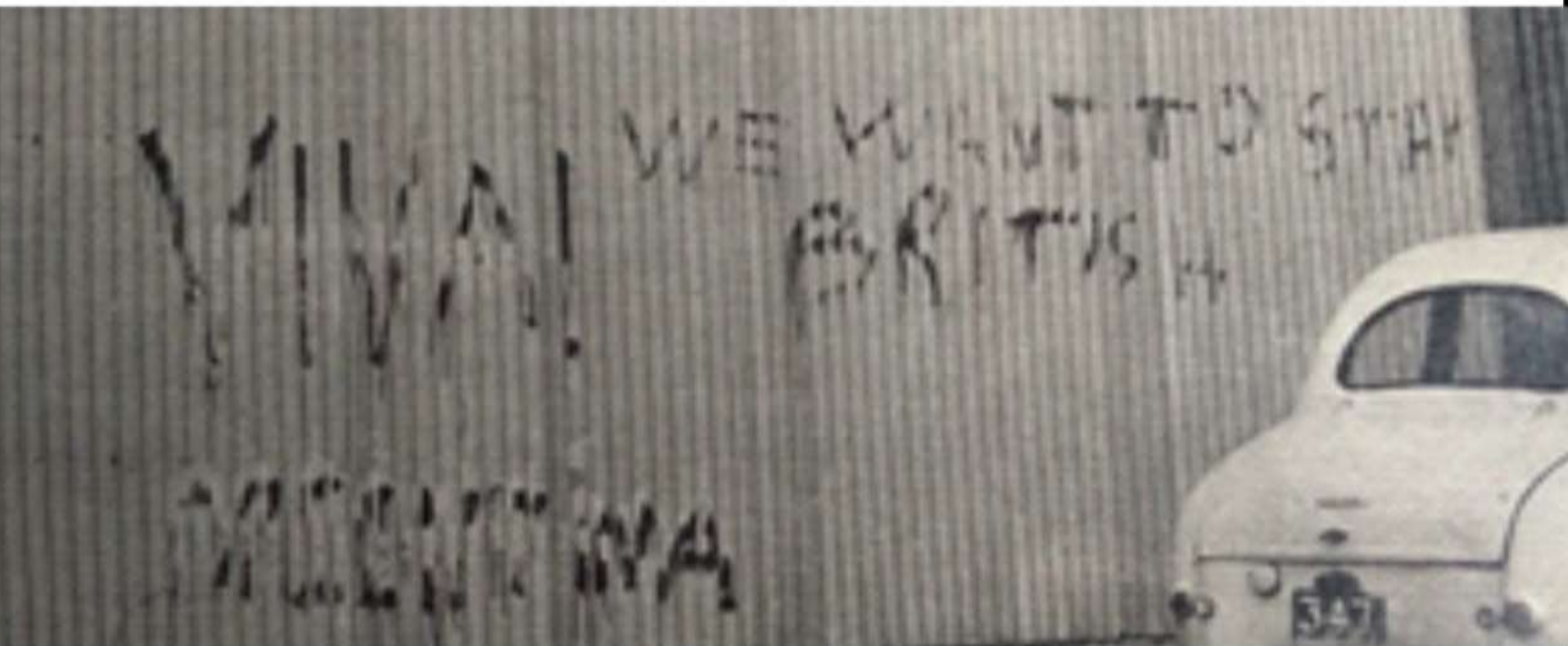
Petrotecnia.

Gomez, Federico Martín "Rol político-diplomático de la Fuerza Aérea Argentina en las Islas Malvinas 1974" parte de esta obra.



IMAGEN DEL TERRENO DONDE SE ALMACENABAN LOS TUBOS DE GAS COMPRIMIDO TRANSPORTADO POR GAS DEL ESTADO DURANTE LA DÉCADA DE 1970. IMAGEN TOMADA DEL BLOG PERSONAL DE ALEJANDRO BETTS DONDE EXPLICA "UN LOTE DE REPOSICIÓN DE CILINDROS (COLOR AZUL) EN LA PLAYA DE GAS DEL ESTADO. LOS DE LA FRANCA IZQUIERDA DE LA FOTO (COLOR PLATEADO) ES EL REMANENTE DE LA ENTREGA ANTERIOR". DISPONIBLE EN: "LLEGA TAMBIÉN, GAS DEL ESTADO" [HTTPS://MAL-VEC631432689.WORDPRESS.COM/](https://malvec631432689.wordpress.com/)

**EDIFICACIÓN DE MARCAS SOBERANAS TERRITORIALES
PUERTO STANLEY
ACUERDOS DE COMUNICACIONES
ISLAS MALVINAS**



**BUILDING OF SOVEREIGN TERRITORIAL BRANDS
PORT STANLEY
COMMUNICATIONS AGREEMENTS
MALVINAS ISLANDS**

MARCAS SOBERANAS TERRITORIALES EN MALVINAS Y LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES DE 1971

FEDERICO MARTÍN GOMEZ

MARCELO TRONCOSO

Resumen: Ante el proceso de materialización de las diversas acciones y políticas desplegadas por el Estado argentino (en el marco de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971) en el territorio de las islas Malvinas, y con la presencia de múltiples actores provenientes desde el Estado argentino, se gestaría un interesante y novedoso fenómeno al cual denominaremos “edificación de marcas soberanas territoriales”. En el presente artículo abordaremos cuatro escenarios, los cuales nos servirán de casos testigo de este fenómeno, el cual siendo novedoso en el estudio de la Cuestión Malvinas, halla y edifica sus fundamentos teóricos en la conceptualización gestada por la socióloga Elizabeth Jelin(2003), que refiere a las marcas territoriales de la memoria como “marcas físicas y territorios en espacio vividos y transitados cotidianamente”.

Palabras claves: Edificación de marcas soberanas territoriales, Puerto Stanley, Acuerdos de Comunicaciones, Islas Malvinas

Abstract: Faced with the process of materialization of the various actions and policies deployed by the Argentine State (within the framework of the 1971 Communications Agreements) in the territory of the Malvinas Islands, and with the presence of multiple actors from the Argentine State, it was it would create an interesting and novel phenomenon which we will call “building sovereign territorial brands”. In this article we will address four scenarios, which will serve as witness cases of this phenomenon, which, being novel in the study of the Malvinas Question, finds and builds its theoretical foundations in the conceptualization developed by the sociologist Elizabeth Jelin (2003), which refers to the territorial marks of memory as “physical marks and territories in space lived and traveled on a daily basis”.

Keywords: Building of sovereign territorial brands, Port Stanley, Communications Agreements, Malvinas Islands

Introducción

Ante el proceso de materialización de las diversas acciones y políticas desplegadas por el Estado argentino (en el marco de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971) en el territorio de las islas Malvinas, y con la presencia de múltiples actores provenientes desde el Estado argentino, se gestaría un interesante y novedoso fenómeno al cual denominaremos “edificación de marcas soberanas territoriales”.

Desde el personal de la Fuerza Aérea Argentina: representantes ante la Comisión Consultiva Especial con

asiento en Puerto Stanley¹⁹⁹, como asimismo prestando servicios aéreos en las islas (tanto en el aeródromo temporal (1972) como en el aeropuerto inaugurado ya en 1976), junto a los servicios aéreos brindados por las Líneas Aéreas del Estado (LADE); la presencia de empresas de servicios públicos del Estado argentino: Yacimientos Petrolíferos Fiscales y Gas del Estado y otras experiencias desarrolladas desde 1971 a 1982 (entre ellas nuestras maestras de español), fueron intérpretes-testigos de este fenómeno, quizás con o sin conciencia de ello, pero siendo totalmente partícipes del entramado de marcas soberanas territoriales.

En el presente artículo abordaremos cuatro escenarios, los cuales nos servirán de casos testigo de este fenómeno, el cual siendo novedoso en el estudio de la Cuestión Malvinas, halla y edifica sus fundamentos teóricos en la conceptualización gestada por la socióloga Elizabeth Jelin(2003), que refiere a las marcas territoriales de la memoria como “marcas físicas y territorios en espacio vividos y transitados cotidianamente” y que están ligadas a hechos traumáticos, dolorosos y del horror en el pasado reciente. Son la expresión de las materializaciones que se concretan desde la memoria en monumentos, placas, cenotafios, murales, arte urbano, grafitis, estencil, etc., en los espacios públicos, poniendo en disputa los significados e intencionalidades de quienes realizan las mismas frente a los sujetos. Sin embargo, al referirse este artículo a un contexto histórico previo al conflicto de 1982, nos resulta interesante partir de diversos análisis que se han realizado en etapas previas de investigación, poniendo el énfasis propiamente en esta categoría (Troncoso 2017; Troncoso, Gómez 2019; Troncoso, Gómez 2020) para pensar otras “marcas” en las islas Malvinas, ligadas desde una intencionalidad en los actores sociales que refiere explícitamente a la soberanía argentina.

El fenómeno y la dinámica de las “marcas soberanas territoriales” como proceso evolutivo, se hallará enmarcada en diversos *momentums* y/o *tempo*s políticos y diplomáticos en nuestras islas precisamente, los cuales materializan el status y grado evolutivo de los Acuerdos de Comunicaciones. Con el despliegue de cada acción en el marco de las negociaciones y del diálogo bilateral generadas por el Estado argentino, como el establecimiento de las comunicaciones aéreas (FAA y LADE); la prestación de servicios energéticos (YPF y Gas del Estado); el desarrollo de políticas educativas (becas y maestras de español) y los contactos a través de la sociedad civil (acciones turísticas desplegadas por Automóvil Club Argentino, medios de comunicación y prensa), etc. se cimentarían las bases de estas “marcas soberanas territoriales”. Por lo que en el territorio de las islas Malvinas, algunas acciones han sido materializadas a través de marcas que expresan la presencia de soberanía argentina en un espacio de reclamo legítimo por parte del Estado argentino, cargados de sentidos, simbolismos, materialidades y apropiaciones.

Identificación y análisis de “marcas soberanas territoriales” en las islas Malvinas

El aeropuerto temporal de Hooker Point y su inauguración en 1972

Para comenzar con nuestro análisis, en este apartado haremos una breve referencia específica al proceso de construcción e inauguración del aeropuerto en Hooker Point de 1972, dada la participación de la Fuerza Aérea Argentina en su materialización, puesta en funcionamiento y administración del mismo.

El inicio de la presencia física del Estado argentino en las Islas Malvinas tiene su origen en el vuelo humanitario realizado en el mes de Febrero de 1971 con el hidroavión Albatros matrícula BS-02, quien ante la solicitud efectuada por la Embajada Británica en Buenos Aires, arribó a la Bahía de Puerto Stanley. El hecho se produjo ante la necesaria atención sanitaria (grave lesión hepática) requerida por el isleño responsable del faro de las islas, Sr. Matthew Mac Connan. Es a partir de este acontecimiento, que la Fuerza Aérea Argentina gestó su presencia en las islas.

Ese mismo año (y ante un segundo arribo del vuelo del Albatros el día 3 de julio), con la consecución de los

¹⁹⁹ Toponimia utilizada por el Estado británico y receptada por el Estado argentino en la Declaración Bilateral de 1971 hasta el inicio del conflicto bélico de 1982.

Acuerdos de Comunicaciones del 1 de julio, tanto la Fuerza Aérea Argentina como Líneas Aéreas del Estado, consolidarían la presencia permanente del Estado argentino en territorio insular, a través de los vuelos regulares efectuados por hidroaviones Albatros. Posteriormente se efectuó la inauguración del aeródromo en Hooker Point y el arribo de los Fokker F-27, desembocando la sumatoria de hechos en la construcción definitiva del aeropuerto en su actual ubicación sobre el Cabo San Felipe²⁰⁰, con la posibilidad de la llegada de los Fokker F-28 y la era del jet en las islas.

Debemos referir primeramente que la construcción del aeropuerto en las islas Malvinas, se hallaba receptado como uno de los incisos de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971. De acuerdo a este documento, los puntos 8 y 9 especificaban que:

“El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para el establecimientos de un servicio aéreo regular de frecuencia semanal de pasajeros, carga y correspondencia entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas” y “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 de la construcción del aeródromo antes mencionado”²⁰¹

Con el despliegue de los vuelos de los Albatros a las islas entre julio de 1971 y el año 1972, durante el mes de septiembre de 1971, el gobierno argentino ordenó un vuelo especial para trasladar una comisión mixta compuesta por funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y la Fuerza Aérea Argentina a Puerto Stanley.

El objetivo de esta comitiva mixta era el de estudiar la posibilidad de la construcción de un aeródromo temporario apto para vuelos con aviones Fokker Friendship F-27, que debían operar hasta tanto el Reino Unido de la Gran Bretaña construyera un aeropuerto en el plazo de dos años. Esto implicaba la consecución de acuerdos para que buques de Transportes Navales nacionales trasladasen maquinarias, planchas de aluminio y personal a las islas. Dicha comisión mixta estaba compuesta por el Secretario de Primera Carlos Louge quién oficio como jefe; el asesor del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Coronel(R) Luis González Balcarce; el Vicecomodoro Alcides Adolfo Degan Lob; el Mayor Carlos Bloomer-Reeve, ex jefe comercial de LADE y Comandante de aviones Fokker F-27; el Mayor Luis Remorino, ingeniero aeronáutico especialista en infraestructura y el agregado de la Royal Air Force con sede en Buenos Aires.

Con el arribo del Grupo I de Construcciones a las islas, se adjudicarían negociaciones y beneficios al contingente argentino, a saber: al menos tres viviendas (una destinada al personal técnico de YPF); la autorización para el funcionamiento de dos estaciones de comunicaciones BLU²⁰² (una en la agencia y otra alternativa en la vivienda del jefe de FAA residente); la introducción de dos o más vehículos (fueron autorizados sin límite y llegaron a cinco, incluyendo un camión cisterna); el alojamiento transitorio de treinta operarios, y por último, la preparación de un acceso a la pista. Con respecto éste último ítems, se realizó la inspección de siete sectores próximos a Puerto Stanley, los cuales presentaban posibilidades para construir una pista provisoria de al menos 750 metros (el recorrido requerido para los F-27).

Del reconocimiento de los siete sectores, quien poseería un mayor potencial de construcción sería aquel próximo al faro de Cabo San Felipe, quien permitía la concreción de una pista con una extensión de 730 metros de largo y 30 metros de ancho, sin zona de frenado. La Dirección General de Infraestructura Aeronáutica realizó el diseño del proyecto ejecutado por el Grupo 1 de Construcciones, que residía en una pista construida totalmente con planchas de aluminio, sobre una base compacta para evitar que se hundiera la misma bajo el propio peso del avión.

En definitiva, el lugar elegido fue la zona del Cabo San Felipe (Hoockers Point), a cinco kilómetros de Puerto Stanley. Esto con seguridad determinó la necesaria construcción de una vía de comunicación que uniese el aeropuerto con la única ciudad de las islas. Con la dirección del Capitán Raúl Maiorano de la Fuerza Aérea Argentina y treinta y siete

²⁰⁰ El nombre referido responde a la toponimia argentina de las Islas Malvinas, en la toponimia británica es Cape Pembroke.

²⁰¹ Punto 8 y 9 de la Declaración Conjunta de Buenos Aires del 1 de Julio de 1971 “Acuerdos de Comunicaciones”. Disponible en: https://www.cancilleria.gov.ar/userfiles/ut/1971_-_declaracion_conjunta_entre_argentina_y_el_reino_unido_facsimil.pdf

²⁰² Sistema de comunicaciones utilizado tanto en el aeródromo temporal como en la Agencia de LADE. Más información disponible en: <https://aerospotter.blogspot.com/2010/07/puerto-stanley-destino-de-lade.html>

hombres (treinta de la FAA, dos del Ejército Argentino y cinco pertenecientes a Vialidad Nacional) se erigió la pista para recibir en principio las máquinas que abrirían una nueva etapa en la interrelación argentina-británica, cimentando así la presencia del Estado argentino en las islas.

La inauguración de este aeródromo temporal fue realizada el 15 de noviembre de 1972 a las 11:00 hs cuando un vuelo, el F-27 matrícula T-43, proveniente desde Comodoro Rivadavia aterrizó transportando a bordo al Comandante de Regiones Aéreas, Brigadier Mayor Higinio González; al Director de LADE, Brigadier Eliseo Santiago Ruiz; al Jefe 1, Intereses Aeronáuticos del Estado Mayor General, Comodoro Roberto Jesús Rodríguez; al Director de Infraestructura, Comodoro Alfredo Raúl Cabeza; al Jefe de la Región Aérea Sur, Comodoro Ángel Manuel Zamboni; al Jefe del Grupo 1 de Mantenimiento de Infraestructura, Comodoro Oscar Atilio Stagnaro; al Jefe del Departamento de Relaciones Públicas de la FAA, Comodoro Evergisto Gómez; al Jefe del Departamento Asuntos Civiles del Estado Mayor General, Comodoro Alcides Adolfo Degand Löb; al Jefe del Servicio de Transportes Navales, Capitán de Navío Guillermo Tello; al Director General de Antártida y Malvinas, Ministro Mario Izaguirre y al Director del Departamento de América Latina, Ministro Enrique Ros, entre otros.

De esta manera, aterrizarían por primera vez en el aeródromo provisorio de Puerto Stanley los Fokker F-27. Desde ese día y hasta el año 1978, se concretó el enlace aéreo con las 2.709 horas de servicios regulares de vuelo entre el territorio continental y el insular. El acontecimiento fue recibido por el gobernador británico en las islas, Ernest Gordon Lewis quien en nombre del gobierno británico agradeció el compromiso y el esfuerzo en pos de construir la pista, y tuvo especiales palabras de elogio para la acción cumplida con los anfibios, Albatros. Luego, el Brigadier Mayor Higinio González, en nombre del gobierno argentino, procedió a dejar inaugurado el aeródromo provisional de la ciudad de Puerto Stanley, manifestando:

Deseo primeramente agradecer en nombre de la delegación que presido y en el mío propio, tan cordial bienvenida. Nuestra sociedad vive en constante interacción, para ello es básico el mutuo conocimiento entre los hombres y la forma más efectiva de lograrlo es la permanente comunicación.

Los habitantes de estas islas y los del territorio continental argentino, conscientes del ejercicio de las libertades humanas, anhelan vivamente reencontrarse en el diálogo fecundo..

..Quiera Dios que este aeródromo consagrado a tan noble propósito, sirva permanentemente para hacer realidad la paz, la concordia, y la intercomunicación entre los hombres de buena voluntad."²⁰³

Luego del discurso (previa bendición del aeródromo por los Obispos católicos, anglicano y disidente), se procedió a en primera instancia a descubrir una *placa conmemorativa*. A continuación, se inauguró el local de la *Agencia de LADE*, dejándose constancia de la ceremonia en un documento que sería el primero firmado en las islas desde 1833, y testimonio del acta oficial de inauguración del aeródromo construido en la ciudad de Puerto Stanley -islas Malvinas-, siendo emitido por la Escribanía General del Gobierno de la Nación -Registro de la Defensa Nacional- y refrendado por el Escribano General Jorge E. Garrido.

Y es en ese acto donde hallamos el objeto de análisis de este primer apartado analítico: *La placa conmemorativa*:

²⁰³ Discurso extraído de la publicación "Historia de la Fuerza Aérea Argentina" TOMO VI Volumen 2. Informe Oficial de la Fuerza Aérea Argentina sobre el Accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas. 1998. Disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20oct.pdf>



FOTOS OBTENIDAS DEL ARCHIVO PERSONAL DEL OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA ANTONIO BRUNO Y DEL ARCHIVO DE LA SEXTA BRIGADA AÉREA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA EN TANDIL. 2021.

Sin duda alguna, la cristalización de una placa que manifiesta la siguiente leyenda “*Fuerza Aérea Argentina. Inauguración. Aeródromo “Puerto Stanley”. 15 de noviembre de 1972*” constituye una marca soberana territorial en el territorio insular. La presencia simbólica del *escudo* de la Fuerza Aérea Argentina en las islas Malvinas, denota el carácter ligado a la idea de identidad. Los mismos son símbolos que devienen de la construcción de las naciones (los escudos como símbolos patrios). Por lo que el emblema de la Fuerza Aérea Argentina posee una fuerte inscripción y alegoría a la idea de “patria”, de construcción de nación.

Por su parte, la cristalización de la placa nos remite a pensar las toponimias en disputa a través del vocablo “Argentina” de la Fuerza Aérea. Es decir, un territorio reclamado por el Estado argentino por derechos legítimos históricos, geográficos y diplomáticos, se sumerge en un fuerte simbolismo de reivindicación, a partir de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971. Por otro lado, por primera vez, una inscripción en el espacio público de las islas materializada en un acto de acuerdos mutuos entre el gobierno argentino y británico, viene a disputar la idea de soberanía y establecer la visión de perdurabilidad en el tiempo que toda placa nos remite. Y más aun teniendo en cuenta su material, no es casual que el bronce sea característico en esta marca soberana territorial, ya que siempre fue utilizada como elemento noble que permitiese la inmortalidad de las construcciones. El bronce está ligado a la estatutaria del siglo XIX, reservado para los bustos, estatuas o placas de los “grandes hombres o acontecimientos históricos de una nación”.

Así, la escalaridad de dicho hecho a partir de esta marca soberana territorial, define una primera aproximación a esos “signos” o “marcas” en el territorio insular, que no solo remonta a una clara significatividad de raigambre cultural “argentinizada” ante el relato inscripto en la placa, sino que además generan simbologías que retrotraen a la construcción de las naciones, las identidades, la soberanía y la reivindicación territorial.

Local Comercial de la Agencia LADE

Ya nuestra segunda marca soberana territorial vinculada a este primer apartado es el *Local Comercial de la Agencia de LADE*, la cual como espacio de referencia de prestación de servicios aéreos desde las islas hacia la argentina continental (y de ahí a diversas escalas internacionales), funcionaba como eje de referencia para todos/as los argentinos/as continentales que se hallaban en las islas por trabajo o turismo, ya que el oficial de la Fuerza Aérea Argentina que se encontrase en las islas como miembro de la Comisión Consultiva Especial con asiento en Puerto Stanley, cumplía funciones asimismo, como Jefe de dicha Agencia:

Desde el año 1971 hasta 1982 la FAA comisionó en Malvinas cada dos años un oficial con el grado de Vicecomodoro para permanecer en ese destino. El oficial designado, además de cumplir las funciones de miembro de la Junta

Consultiva Especial Residente, se desempeñó como jefe de la agencia LADE, dependiente de la FAA.²⁰⁴

Es así que existen multiplicidades de referencias provenientes de fuentes orales y escritas de memorias de ciudadanos/as argentinos/as que pasaron por sus instalaciones por diversas cuestiones, haciendo referencia a la atracción que la Agencia de LADE generaba sobre la vida cotidiana de las islas. Como referencia de lo expuesto, tomaremos esta reconstrucción que expresa el empleado de Gas del Estado, Alberto Dropulich, de su viaje en 1976, ante un incidente con el inspector de gas de las islas:

Otro llamado telefónico. Ya está Dropu, te recibiste de "relaciones nacionales", me dice el Vicecomodoro –Nacionales? Sí, nacionales, las islas son nuestras.. Nos reímos... Lo único que había "nuestro", palpable, era LADE, las maestras, nosotros y la bandera. Menos mal.. para empezar era mucho, con que la bandera argentina flamee!!!²⁰⁵

El mismo visitante en las islas, el Señor Alberto Dropulich, en sus memorias de aquel viaje rememora su visita a la oficina de LADE para festejar el día 25 de Mayo en las islas:

25 de Mayo - Como estaba previsto, a las 9 de la mañana nos encontramos en la oficina de LADE. Nosotros tres, dos empleados argentinos y dos señoritas más quienes resultaron ser las maestras argentinas que daban clases de castellano en la escuela local. Faltaba el Vicecomodoro y su esposa. A una cuadra vemos que estaciona un Citroën 2 CV, obsequio de la fábrica con el volante a la derecha (la mano para conducir en Malvinas es a la izquierda), baja el Vicecomodoro vestido de uniforme de gala de la Fuerza Aérea. Viene caminando seguido por su esposa e hijos. –Se van a enojar, le grito. –Que se enojen los gringos!! Nos reímos, entramos a la oficina. En su interior también había una bandera argentina. Cantamos el himno. Éramos 9. Nos emocionamos mucho y abrazamos. El Vice dijo algunas palabras alusivas y tomamos un chocolate con churros. Al despedirnos, las maestras nos invitan para la noche a comer empanadas en su casa. Aceptamos, recontra obvio²⁰⁶.

Como pudimos soslayar aquí, la referencia a conmemorar la fecha patria en las islas con el representante argentino de la Fuerza Aérea Argentina en las islas, (en aquel periodo el Vicecomodoro Carnelli), y las dos maestras argentinas de aquel periodo (María Eugenia Grecco y María Alejandra Sandy Hills) dentro del local de LADE, simbolizaba una clara construcción de soberanía.

Pero asimismo en parte de la comunidad isleña, influenciada por las acciones propias de la empresa Falklands Island Company y del lobby propio de actores de las islas (UKFIC²⁰⁷), la presencia del local de la Agencia de LADE, representaba la materialización de esa supuesta pretensión argentina de apropiarse del territorio. En el marco del escenario temporal a la gestación del conflicto de 1982, durante los últimos días del mes de marzo de ese año, el local de la Agencia de LADE, fue víctima de actos vandálicos por parte de un grupo de isleños. Las crónicas de aquellos días, provenientes de diversas fuentes así lo retrataron:

²⁰⁴ Información extraída de la publicación "Historia de la Fuerza Aérea Argentina" TOMO VI Volumen 2. Informe Oficial de la Fuerza Aérea Argentina sobre el Accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas. 1998. Disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20ct.pdf>

²⁰⁵ Dropulich, Albert (1976) "Islas Malvinas. Diario de una breve visita 1976. Memorias del Sr. Alberto Dropulich de su viaje como empleado de Gas del Estado a las Islas Malvinas". Mimeo.

²⁰⁶ Ídem.

²⁰⁷ El UKFIC local estaba constituido por nativos y británicos de todo nivel social y si bien con su accionar favorecían los objetivos de la compañía, las motivaciones no eran las mismas. Ellos expresaban quizá con exagerada vehemencia el sentir de la población, en general gente simple con arraigado sentimiento de nacionalidad y apegado a costumbres y tradiciones seculares. Información extraída de la publicación "Historia de la Fuerza Aérea Argentina" TOMO VI Volumen 2. Informe Oficial de la Fuerza Aérea Argentina sobre el Accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas. 1998. Disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20ct.pdf>

Los acontecimientos en Georgias habían desatado la reacción de los miembros más activos del UKFIC, que en una acción de represalia invadieron la oficina de LADE para cometer una serie de desmanes. Esta acción causó gran conmoción entre los pobladores y señalaba el grado de tensión que iba alcanzando la situación.²⁰⁸

En estas tres imágenes podemos apreciar la estética y el emplazamiento del local de la Agencia LADE.

IZQUIERDA ARRIBA: EN EL FRENTE DEL LOCAL, EL TERCER REPRESENTANTE ARGENTINO, VICECOMODORO CARNELLI (1976-1978), IMAGEN TOMADA DE LA NOTA "POR QUÉ LO INGLESES NOS DEVOLVERÁN LAS MALVINAS", PUBLICADA SOMOS. EDITORIAL ATLÁNTIDA.

FEBRERO DE 1977.;

DERECHA ARRIBA, VEHÍCULO OFICIAL DEL GOBERNADOR BRITÁNICO LEWIS FRENTE AL LOCAL DE LADE, IMAGEN TOMADA DE LA NOTA "INAUGURACIÓN DE UN AERÓDROMO EN PUERTO STANLEY. LAS MALVINAS SE AVECINAN". REVISTA SIETE DÍAS. ABRIL DE 1972. DISPONIBLE EN:

[HTTP://WWW.MAGICASRU-](http://www.magicasruinas.com.ar/revistero/argentina/aerodromo-islas-malvinas.htm)

[NAS.COM.AR/REVISTERO/ARGEN-](http://www.magicasruinas.com.ar/revistero/argentina/aerodromo-islas-malvinas.htm)

[TINA/AERODROMO-ISLAS-MALVI-](http://www.magicasruinas.com.ar/revistero/argentina/aerodromo-islas-malvinas.htm)

[NAS.HTM;](http://www.magicasruinas.com.ar/revistero/argentina/aerodromo-islas-malvinas.htm)

ABAJO: IMAGEN DEL LOCAL DE LADE CAPTURADA DEL NOTICIOSO SUCESOS ARGENTINOS, CAPTURA DE VIDEO DEL NOTICIERO "SUCESOS ARGENTINOS".

DÉCADA DE 1970. DISPONIBLE EN: [HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?](https://www.youtube.com/watch?v=VQUCALGQY)

[VQUCALGQY](https://www.youtube.com/watch?v=VQUCALGQY)



²⁰⁸Gilbert, Hector (1998) "ANEXO 1 Peripicias de un argentino en Malvinas" EN: TOMO VI Volumen 2. Informe Oficial de la Fuerza Aérea Argentina sobre el Accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas. 1998. Disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20oct.pdf>

La nueva residencia del representante de la Fuerza Aérea Argentina: LADE HOUSE

Finalmente, en pos de concluir este primer apartado analítico sobre las marcas territoriales soberanas vinculadas a LADE y a la Fuerza Aérea Argentina en las Islas Malvinas, abordaremos concretamente el escenario gestado en torno a la *Residencia del Representante* argentino en la Comisión Consultiva Especial en Puerto Stanley, la cual sería identificada localmente como *LADE HOUSE*. La misma, era parte del contenido de negociaciones encabezadas por la Cancillería argentina en pos de obtener autorización para construir una nueva residencia para el representante argentino, dado que la destinada a ese fin desde los tiempos del Vicecomodoro Bloomer Reeve, era una pequeña casa del estilo que se adjudicaban a los funcionarios y empleados provenientes del Reino Unido de la Gran Bretaña.

Ya en el año 1980, la nueva residencia que debió ser inaugurada durante las gestiones en el marco de la Comisión Consultiva Especial (tanto del Vicecomodoro Carnelli o del Vicecomodoro Canosa), todavía no contaban con la autorización para su construcción. Los obstáculos presentes aquí implementados por la gestión del gobierno británico, hallaban sus orígenes en las gestiones realizadas por el UKFIC, cuyos miembros se oponían a que la casa de LADE (como ellos la llamaban) tuviese una jerarquía comparable o superior a la del gobernador británico en las islas.

La solución a este escenario se halló en las gestiones realizadas ante el gobernador británico Rex Hunt, quién demostrando menor permeabilidad que sus predecesores al lobby del UKFIC, decidió dar por terminada la absurda situación, allanando el camino para la construcción de la residencia, la cual se financió con fondos de la Fuerza Aérea Argentina.

Al concluir su construcción²⁰⁹, la inauguración de la misma se postergó con el objeto de hacerla coincidir con el décimo aniversario de los servicios aéreos de LADE a las islas. Para ello, se organizó una reunión social importante a la cual asistirían altas autoridades de la Fuerza Aérea Argentina, funcionarios de la Cancillería y representantes del gobierno local.

Los integrantes del UKFIC, advirtiendo la trascendencia que este evento pudiese tener sobre la comunidad isleña:

Reaccionaron oponiéndose a la celebración y amenazaron con llevar a cabo delante de la residencia una agresiva manifestación de repudio a la presencia de autoridades argentinas y de esa forma hacer fracasar la reunión.

Tan dura fue la reacción y tan determinados se mostraban a cumplir con la amenaza que causaron verdadera preocupación tanto al gobierno local como al Vicecomodoro. Estos temieron que la fiesta de celebración se transformara en un episodio bochornoso y trajera como consecuencias complicaciones en las relaciones entre las partes.

La semana antes de la fecha programada la tensión había alcanzado tal nivel que las autoridades británicas propusieron que se suspendiese la fiesta de celebración del aniversario y en su lugar se hiciera un open house modesto, sin la concurrencia de autoridades argentinas.

A punto estuvo el Vicecomodoro de aceptar esa conclusión pero providencialmente encontró la solución. Visitó personalmente a los miembros más influyentes del UKFIC para invitarlos en forma especialmente deferente a la vez que apeló sutilmente para que la proverbial caballerosidad británica, no estuviera ausente en esa ocasión.²¹⁰

²⁰⁹ Entre los días 26 y 27 de febrero de 1980, en tres vuelos realizados por el Hércules CH 130 T-67, fueron trasladados los materiales de la nueva residencia para el representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial desde Comodoro Rivadavia hacia Puerto Stanley, siendo adquirida la vivienda en Brasil por el estilo constructivo. Palazzi, Ruben Oscar. "Malvinas: otras historias" Pág. 254. CLARIDAD

²¹⁰ Radar Malvinas. Historia de la Fuerza Aérea Argentina. El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas. Publicación disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20oct.pdf>

Esta residencia inmediatamente de finalizada la guerra, fue ocupada por altos oficiales británicos asentados en las islas. En la actualidad (y como consecuencia del conflicto de 1982), se la denomina Britannia House, siendo utilizada durante muchos años como Museo local.



IMAGEN DE LA ESTRUCTURA DE LA BRITANIA HOUSE. DISPONIBLE EN:
[HTTPS://ES.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/ARCHIVO:BRITANNIA_HOUSE_\(15898380652\).JPG](https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Britannia_House_(15898380652).jpg)

La presencia de YPF y su planta de combustibles ANTARES en las Islas Malvinas

En un segundo apartado, hemos identificado la presencia de YPF a través de su planta de combustibles ANTARES. En este sentido, el proceso de arribo de Yacimientos Petrolíferos Fiscales a las Islas Malvinas, se gestó de manera casi inmediata a la consecución de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, ante la necesidad logística (tanto de la Fuerza Aérea Argentina como de parte de LADE) de contar con la asistencia en la provisión de combustible aéreo para el mantenimiento de las rutas entre las islas y el continente. A tal efecto, era imperioso disponer de instalaciones, tecnología y recursos humanos acordes a la exigencia de tales propósitos²¹¹.

Pero ante la consolidación de la presencia de YPF, con su planta ANTARES y el rol de los servicios brindados por los empleados de aquella empresa nacional en Malvinas, varios incidentes se produjeron en diversas ocasiones en contra de las instalaciones de la misma planta. Por consiguiente, en este segundo apartado describiremos y analizaremos lo acontecido durante la gestión del Vicecomodoro Ricardo Gilbert, en una acción de vandalismo contra las instalaciones, lo cual potencialmente podría haber ocasionado graves consecuencias en la operatividad de los servicios, tanto en las islas como en el servicio aéreo de comunicaciones.

²¹¹ Para mayor información sobre la infraestructura de YPF en las islas Malvinas, sugerimos consultar los capítulos específicos de Gomez, Federico Martín "ANTARES, YPF presente en Malvinas" y Agésilao, Luis Ezequiel "Gas del Estado en Malvinas 1971-1982" en la presente obra.

Grafitys y ¿sabotajes? en los depósitos de YPF

Finalizada la visita a las islas del representante del gobierno británico, el Sr. Rowland, en febrero de 1977, los ánimos y sentimientos de la población local se manifestaban muy sobresaltados, ante lo cual (y haciendo uso de dicho escenario), los miembros más activos del UKFIC decidieron hacer una incursión de índole ilegal sobre las instalaciones de YPF, procediendo a interpelar la presencia argentina y desafiando ese escenario, donde la visita del funcionario metropolitano daba cuenta o materializaba el grado de ciertos avances en las negociaciones entre la República Argentina y el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

El representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial, se presentó ante las autoridades británicas exhibiendo las quejas correspondientes. Los británicos buscaron restarle importancia al hecho, con la intención de ignorar el interés por la identificación de los responsables de dichas acciones de vandalismo.

Pero el Vicecomodoro Gilobert, con el propósito de forzar una reacción por parte de las autoridades británicas, manifestó una extrema preocupación hacia el Secretario de gobierno de las islas, ante la sospecha de que el combustible potencialmente pudiera haber sido contaminado en la incursión realizada por los vándalos, lo cual podría generar la obligación de suspender los vuelos de LADE programados para el devenir de esos días, hasta tanto se despejara toda duda al respecto de las acciones y daños ocasionados ante el ataque vandálico.

En la argumentación dada por el propio Vicecomodoro para con los representantes británicos, se destacaron los siguientes puntos:

- Para la certificación de combustible era necesario el envío de muestras a los laboratorios de YPE. Esto requería el vuelo especial de un avión con combustible suficiente para hacer el cruce de ida y regreso sin abastecerse en Puerto Stanley. Es decir que la solución llevaría mucho tiempo y mientras tanto no se podrían reiniciar los servicios.
- De lograrse la identificación y la declaración de los responsables garantizando que el combustible no había sido contaminando, esto evitaría la necesidad de los testeos en el continente. Además los autores debían asumir la responsabilidad civil en caso de que ocurriese algún problema atribuible a esa acción.²¹²

Esta situación fue puesta en conocimiento de la opinión pública de las islas, lo cual repercutiría negativamente hacia los potenciales sospechosos involucrados, ya que los usuarios y consumidores del combustible gestionado por YPF y del usufructo de los vuelos de LADE, serían los principales perjudicados ante el atentado. La población isleña reaccionó conmocionada al evaluar los perjuicios que significaba la suspensión de los vuelos:

Los afectados no sólo eran los pasajeros que tenían ya programadas sus vacaciones, sino también toda la industria turística que se vería privada de los contingentes argentinos con el consiguiente perjuicio económico para los hoteles y comercios.

Esto obligó al gobierno a cambiar inmediatamente de actitud. Esa misma tarde se identificaron a los autores quienes aseguraron que el combustible no había sido contaminado. El gobierno asumió la responsabilidad garantizando en forma oficial la veracidad de sus palabras. Asimismo se hizo cargo de la limpieza de las pintadas.

La población, al tomar conciencia del grado de perjuicio que les hubiera provocado, repudió en forma unánime el accionar de este grupo que de héroes pasaron a villanos. Esto los llamó a sosiego y por algún tiempo dejaron de molestar a los argentinos.²¹³

²¹² Ibídem

²¹³ Ídem

Ante el desenlace obtenido y el manejo acertado del complejo escenario, mereció una conceptuosa nota de felicitación de la cancillería, la que fue incorporada al legajo personal del Vicecomodoro Gilobert.

En definitiva, los espacios públicos y las marcas soberanas territoriales en Malvinas, “son también espacios en disputa, ya sea a través de la escritura, reescritura o la performance conmemorativa de sus formas resignificadas (..) dichos artefactos culturales (..) siempre denotan prácticas y representaciones sociales que los resignifican en su vocación primera”²¹⁴.

“We Want to stay... vs Viva Argentina”

Expresiones e intervenciones en el espacio público isleño.

Durante el proceso de desarrollo de los Acuerdos de Comunicaciones, en nuestra introducción hicimos referencia a la existencia de *momentums y/o tempos* políticos y diplomáticos en los cuales, las relaciones bilaterales argentino-británicas (como asimismo el diálogo o el enfrentamiento) en el periodo temporal abordado (1971-1982), gestaron la materialización de múltiples expresiones en el espacio público de Puerto Stanley. Muchas de ellas fueron realizadas por integrantes del UKFIC, pero en ocasiones interpeladas o dialogadas con expresiones argentinas.

En este tercer y último apartado, haremos referencia a las expresiones en el espacio público gestadas desde el UKFIC contra tanto de los avances en el diálogo argentino-británico, como de la presencia del Estado argentino en las islas. Asimismo, analizaremos un escenario puntual, en el cual expresiones originadas en actores sociales y metamensajes totalmente opuestos (argentino-británicos) convivieron en un mismo paredón de chapa en las inmediaciones de la planta ANTARES de YPF.

We Want to stay British

Este lema ha marcado sin duda alguna, las diversas acciones de lobby promovidas por los integrantes del UKFIC tanto en Puerto Stanley como en Londres, durante el desarrollo del despliegue de acciones provenientes desde el Estado argentino en el marco de la declaración conjunta de 1971. Las mismas se manifestaron desde diversos carteles en los hogares y ciertos comercios de los isleños, a expresiones de multitudes en el marco de diversas visitas generadas por enviados británicos de visita a las islas.

Dos escenarios políticos diplomáticos puntuales serán abordados en este apartado. Ambos de características similares (tanto en sus actores como el mensaje transmitido), como asimismo en sus fines: el mantenimiento del status quo en el escenario político-diplomático soberano existente en las Islas Malvinas.

²¹⁴ Márquez, Francisca (2019) Introducción. En Márquez, Francisca (edit) Patrimonio. Contranarrativas urbanas. Ediciones Universidad Alberto Hurtado. Santiago de Chile. Pág. 12.

MARCAS SOBERANAS TERRITORIALES EN MALVINAS Y LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES DE 1971



IMAGEN SUPERIOR IZQUIERDA, EL ARRIBO DE LORD ALUN CHALFONT A PUERTO STANLEY EN 1968, DONDE FUESE RECIBIDO POR UNA COMITIVA PERTENECIENTE AL UKFIC, TOMADA DE LA NOTA "THE FALKLANDS ARE ARGENTINE", PUBLICADA EN REVISTA SIETE DÍAS ILUSTRADOS. DICIEMBRE DE 1968.

IMAGEN SUPERIOR DERECHA, CARTELES EN LAS VENTANAS DE NEGOCIOS DE LA CIUDAD EXPRESANDO SU OPOSICIÓN A SER VENDIDOS A LA ARGENTINA ANTE LA PASIVIDAD BRITÁNICA, TOMADA DE LA NOTA "SI VIENEN LOS ARGENTINOS EMIGRAMOS A LONDRES", PUBLICADA EN REVISTA SIETE DÍAS ILUSTRADOS. FEBRERO DE 1977.

IMAGEN INFERIOR, EXPRESIONES DIRIGIDAS HACIA LA MANCOMUNIDAD BRITÁNICA EN TORNTO AL HISTÓRICO COMPROMISO DE LOS ISLEÑOS CON LA CORONA Y LA NECESIDAD DE SENTIRSE CONTENIDOS Y DEFENDIDOS DE LAS PRETENSIONES DE "VENDERLOS O ENTREGARLOS" IDEM.

En la primera imagen se evoca la visita de Mr. Alun Chalfont a las Islas Malvinas, en 1968, durante los procesos de diálogo en desarrollo de un potencial Memorandum de Entendimiento²¹⁵. Allí se observa con claridad, el proceso de recepción por parte de los integrantes del UKFIC a los emisarios provenientes desde la metrópolis, en pos del avance de las negociaciones. En la imagen se materializa el método utilizado por varios integrantes de la comunidad isleña y miembros del UKFIC con pancartas y cartelería con la leyenda "Keep the Falklands british" y "We want to be British in the British Falklands Islands", para abordar a la comitiva británica. Debemos recordar que en el marco de su visita "el miércoles

²¹⁵ Para mayor referencia sobre el proceso acceder al capítulo de Gomez, Federico Martín "El camino desde la Resolución 2065 a los Acuerdos de Comunicaciones de 1971" en esta obra.

último, cuando Lord Chalfont trataba de calmar la ira santa de sus compatriotas, García y Fitzgerald se descolgaban sobre Stanley”²¹⁶.

El uso de carteles de índole político para manifestar el descontento de un sector de las islas, es una práctica recurrente incluso hasta en nuestros días. El mensaje, como establecimos, es claro por varias cuestiones: enfatiza el sentido de pertenencia británica a su territorio; la defensa de una cultura y nacionalidad; y por supuesto, gira en torno a la noción de un territorio-otro (que se soslaya no solo en la otredad, sino que esa otredad es amenazante e intimidadora). La bandera británica también entra en consonancia con la idea de nación, de patria, y de nacionalismo, acentuando aún más la defensa de los intereses de un sector isleño que disputa el espacio público manifestando su malestar ante el avance de las negociaciones argentino-británicas.

Ahora bien, en la segunda imagen se visualiza nuevamente el uso de la cartelera que al momento de la visita del representante británico Chalfont (1968), se hallaban posicionadas hacia la vía pública en aquellos lugares donde el visitante o la prensa que lo acompañase, visitaran las islas. En el mensaje se aprecia la descripción realizada sobre tres actores: Argentina, Reino Unido y los isleños. Sobre los tres se opera una descripción de objetivos o acciones en ese escenario. De los argentinos refiere a la intención de concretar un traspaso de soberanía o la potencial convivencia en una doble soberanía sobre las islas. En cuanto a los británicos, de manera despectiva (o con una connotación negativa) hace referencia a que solo hacen “chirridos”²¹⁷. Finalmente, dejando asentado de manera explícita su posición, los isleños aseveran que nunca permitirán su venta o entrega por parte de los británicos a los argentinos. Aquí, lo expresado anteriormente sobre la otredad amenazante e intimidadora, vuelve a configurarse en el análisis del discurso por parte de este sector de la población isleña.

Finalmente, y para cerrar este primer abordaje sobre las materializaciones de las expresiones a través de carteleras de índole político en el espacio público, haremos referencia a un tercero del que se presenta con el siguiente título: “*Appeal to all british people*” (*Apelación a todo el pueblo británico*) durante la visita en 1977 del Ministro británico Rowlands a las Islas Malvinas²¹⁸.

En el mismo, podemos sostener que encontramos características similares a los análisis anteriores (proyección hacia el espacio público; noción de territorio-otro; metamensaje; expresión estética, etc.) que interpelarían al visitante británico y a los objetivos que motivaron el viaje. En el cartel referido, se intima al pueblo británico, exhibiendo los múltiples sacrificios que la población isleña realizó durante la Primera Guerra Mundial y la Segunda Guerra Mundial en pos de la integridad británica, y exigiendo un respaldo (e incluso un pedido de auxilio) en pos de proteger la identidad y el vínculo con el imperio británico.

Por otro lado, la imagen de la Reina Isabel II con el saludo militar, acompañada del slogan “*Good Save the Queen*” no es casual. La idea de solemnidad en la figura de la reina, de poder y realeza (e incluso de servidumbre de colonia británica) juega en los términos de análisis del retrato expresado en una persona, que se acerca a la concepción del símbolo nacional de identidad británica, una iconografía vinculada hacia el Imperio y el orden mundial británico. Indirectamente, el metamensaje va dirigido hacia la Reina, en un análisis discursivo de ayuda e intervención en el asunto. Y lo paradójico aquí, es que la figura de la Reina no posee tiara, sino uniforme militar, recordando diversos episodios de la Segunda Guerra Mundial, en la que la máxima soberana se presentaba ante el ejército (incluso tuvo formación en el servicio militar, con especialización en mecánica). Es decir, hay una clara expresión de búsqueda de empatía en la elección de la imagen, que acompaña el discurso a través del uso de cartelera política.

²¹⁶ En referencia al vuelo realizado por Fitzgerald en esta ocasión junto al dueño del Diario Crónica García. Más información disponible en: “La devolución de las Islas Malvinas”. Revista Primera Plana. 3 de diciembre de 1968. <http://www.magicasruinas.com.ar/revistero/argentina/la-devolucion-de-las-malvinas.htm#top>

²¹⁷ Traducción de los dos términos que figuran en ese cartel “Squeek squeek” los cuales podrían traducirse literalmente como chirrido.

²¹⁸ Para mayor referencia sobre el proceso acceder al capítulo de Gomez, Federico Martín “De los Acuerdos de 1971 al 30 de marzo de 1982, el último vuelo de LADE a Malvinas” en esta obra.

VIVA ARGENTINA!

Finalmente, arribamos al último abordaje sobre la construcción de marcas soberanas territoriales en el presente capítulo. Esta es la materialización de dos visiones sobre la Cuestión Malvinas, contrapuestas entre sí, pero que coexistieron y convivieron en las islas durante once años, desde 1971 a 1982. En el escenario de la Planta ANTARES de YPF, (en el apartado donde se hizo referencia a un ataque vandálico por parte de integrantes del UKFIC), se realizó un grafiti con el mismo mensaje que interpela a cada visitante proveniente desde la metrópoli a las islas, “WE WANT TO STAY BRITISH”.

Pero en esta ocasión, es interpelado por un mensaje contestario (realizado con la misma expresión artística) el cual enuncia “VIVA ARGENTINA!”. Siendo este abordaje en el espacio público principalmente anónimo, se infiere la autoría de algún connacional que estuviese trabajando en las islas Malvinas (o simplemente un turista continental) que recurrió desde la espontaneidad a materializar una respuesta al desafío. Estas dos imágenes tomadas en diversos contextos históricos y por diferentes medios de comunicación argentinos, permanecieron durante varios años en el espacio público, interpelando a los isleños y llamando la atención de los viajeros.

Este diálogo contrapuesto de ideas, visiones, incluso idiosincrática, construyó también el escenario de las Islas Malvinas durante los años 1971 a 1982. De aquí que sostenemos que el espacio geográfico como construcción social no está exento de conflictos, al contrario. El marco de análisis establecido aquí es el de la producción social del espacio, es decir, la comprensión del mismo como resultado de procesos materiales y prácticas que producen y reproducen la vida social. Esta cuestión nos remite a significar, por un lado, que existen modalidades específicas en que los procesos y prácticas se dan; y por otro, que la configuración del espacio involucra conflictos sociales de distinta naturaleza. Es en este marco que las intencionalidades de los diversos actores sociales y el devenir histórico de los marcos de interpretación diferenciados de esos sujetos, hacen al espacio público un escenario propicio para diversas manifestaciones de carácter político, cultural y simbólico.

Las reivindicaciones territoriales por parte de los actores en cuestión (Argentina, Reino Unido de Gran Bretaña y los isleños) fueron materializadas desde el anonimato, desde la espontaneidad de la opinión pública que se cristalizó en las paredes para ser interpeladas, contestadas y disputadas. Esta acción refleja explícitamente el clima “poco amigable” de un sector de la población isleña hacia los avances del Acuerdo de Comunicaciones de 1971. Sin duda alguna, la cuestión simbólica de la disputa por la soberanía en las Islas Malvinas se confronta, siendo la síntesis de una complejidad que trasciende “lo local” y lo sumerge en la escala “internacional”.



ISLAS MALVINAS, FEBRERO DE 1982, IMAGEN TOMADA DE LA NOTA “¿ARGENTINA OCUPARÁ LAS ISLAS MALVINAS?”, PUBLICADA EN REVISTA SIETE DÍAS. FEBRERO DE 1982.



ISLAS MALVINAS, FEBRERO DE 1977, IMAGEN TOMADA DE LA NOTA “EN MALVINAS ¿QUIEREN O NO SER ARGENTINOS?”, PUBLICADA EN GENTE Y LA ACTUALIDAD. FEBRERO DE 1977

Conclusiones

Como hemos podido observar en este proceso de construcción, tanto del significante “marcas soberanas territoriales” como así también los escenarios diversos donde las mismas se han materializado en las Islas Malvinas, se han comportando como un proceso dinámico, evolutivo y por supuesto con una carga simbólica donde conceptos como soberanía, corona, identidad, se observan interpelados (y muchas de las veces disputados y contrapuestos) por los actores sociales presentes en dicho territorio.

En el presente artículo hemos buscado generar un proceso novedoso, abordando la dinámica política-diplomática gestada en los Acuerdos de Comunicaciones, pero materializada en estas “presencias y proyecciones en el espacio público isleño”.

Desde la construcción del aeródromo en Hokker Point, al local comercial de LADE, atravesando las disputas simbólicas operadas por la UKFIC sobre la “LADE HOUSE”, la planta ANTARES de YPF y los intentos de sabotajes y vandalismo sufridos sobre sus instalaciones sobre el paredón con los dos mensajes (reafirmativos de posiciones contrapuestas) convivientes y testigos de un periodo único donde la Argentina continental estuvo presente en la Argentina insular.

Hoy de este fenómeno, de las “marcas soberanas territoriales”, nos quedan vestigios, de espacios ocupados, escenarios reconocibles a través de fotografías o a través de la historia oral y documentos provenientes del Estado o de archivos personales.

Pero esas marcas soberanas territoriales, con seguridad han dejado vestigios en nuestras islas, como los corrales de los gauchos en el interior de las mismas o aquellos símbolos y palabras vinculadas a los mismos gauchos y asimiladas por los jinetes de las islas; las ruinas del primer asentamiento francés en las islas denominado Port Louis, el cual se proyecta hasta nuestro días incluso por legislación nacional reconocido como monumento nacional.

Seguramente haciendo trabajos de archivos y aplicando ciertas técnicas de la estratigrafía, la cual siendo la disciplina que se encarga del estudio de las relaciones temporo-espaciales de acontecimientos del pasado que quedan registrados en las rocas²¹⁹, podríamos eventualmente hallar muchas más “marcas Soberanas Territoriales”, en las Islas Malvinas sobre este periodo o anteriores al mismo

Como capas geológicas tanto en la diplomacia bilateral argentino-británica, como en el imaginario colectivo, ya sea continental o isleño, estas marcas soberanas territoriales han quedado sepultadas pero no perdidas, resguardadas para su redescubrimiento y reconstrucción y es allí donde buscamos encender luces, para visualizarlas y visibilizarlas para traerlas nuevamente, mediante un trabajo académico en el cincuenta aniversario de la Declaración Conjunta sobre Comunicaciones de 1971.

Bibliografía:

Declaración Conjunta de Buenos Aires del 1 de Julio de 1971 “Acuerdos de Comunicaciones”. Disponible en:

https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1971_-_declaracion_conjunta_entre_argentina_y_el_reino_unido_facsimil.pdf

Dropulich, Albert (1976) “Islas Malvinas. Diario de una breve visita 1976. Memorias del Sr. Alberto Dropulich de su viaje como empleado de Gas del Estado a las Islas Malvinas”. Mimeo. Archivo personal

²¹⁹ Más información disponible en: <https://www.infobae.com/sociedad/2021/04/22/el-otro-gol-a-los-ingleses-memorias-del-geologo-argentino-que-descubrio-el-primer-dinosaurio-en-la-antartida-en-1986/>

Gilbert, Héctor (1998) "ANEXO 1 Peripecias de un argentino en Malvinas" EN: TOMO VI Volumen 2. Informe Oficial de la Fuerza Aérea Argentina sobre el Accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas. 1998. Disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20ct.pdf>

Historia de la Fuerza Aérea Argentina" TOMO VI Volumen 2. Informe Oficial de la Fuerza Aérea Argentina sobre el Accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas. 1998. Disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/faa1%20ct.pdf>

Palazzi, Rubén Oscar "Malvinas: otras historias" Pág. 254. CLARIDAD

Revistas consultadas:

¿Argentina ocupará las Islas Malvinas?, Revista Siete Días. Febrero de 1982.

Inauguración de un aeródromo en PUERTO STANLEY. Las Malvinas se acercan. Revista Siete Días. Abril de 1972. Disponible en: <http://www.magicaSr.uinas.com.ar/revistero/argentina/aerodromo-islas-malvinas.htm>

La devolución de las Islas Malvinas. Revista Primera Plana. 3 de diciembre de 1968. <http://www.magicaSr.uinas.com.ar/revistero/argentina/la-devolucion-de-las-malvinas.htm#top>

Por qué lo ingleses nos devolverán las Malvinas publicada SOMOS. Editorial Atlántida. Febrero de 1977.

Si vienen los argentinos emigramos a Londres, Revista Siete Días Ilustrados. Febrero de 1977.

The Falklands are Argentine, Revista Siete Días Ilustrados. Diciembre de 1968.

En Malvinas ¿quieren o no ser argentinos?, publicada en Gente y la Actualidad. Febrero de 1977

Archivos consultados:

Archivo personal del Oficial de la Fuerza Aérea Argentina Antonio Bruno

Archivo de la Sexta Brigada Aérea de la Fuerza Aérea Argentina en Tandil. 2021.

Páginas consultadas:

Roll Out. Spotting aeronáutico del Cono Sur. Disponible en: <https://aerospotter.blogspot.com/2010/07/puerto-stanley-destino-de-lade.html>

Noticiero "Sucesos Argentinos". Imagen tomada de captura de video. Década de 1970. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=9VGuCAisowY>

El otro gol a los ingleses": memorias del geólogo argentino que descubrió el primer dinosaurio en la Antártida en 1986. Disponible en: <https://www.infobae.com/sociedad/2021/04/22/el-otro-gol-a-los-ingleses-memorias-del-geologo-argentino-que-descubrio-el-primer-dinosaurio-en-la-antartida-en-1986/>

MARCAS SOBERANAS TERRITORIALES EN MALVINAS Y LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES DE 1971



EN LA PORTADA: IMÁGENES TOMADAS DE DIVERSAS REVISTAS DE LA ÉPOCA (REVISTA SIETE DÍAS), EN LAS CUALES SE OBSERVAN EXPRESIONES URBANAS (POSIBLE VANDALISMO) QUE SE MATERIALIZARON EN AQUELLOS AÑOS SOBRE LAS PAREDES DE LA PLANTA ANTARES DE YPF EN STANLEY.

LABOR LEGISLATIVA
VÍNCULOS
ACUERDOS DE COMUNICACIONES
MALVINAS
CONTINENTE



LEGISLATIVE WORK
LINKS
COMMUNICATIONS AGREEMENTS
MALVINAS
CONTINENT

CONSTRUYENDO SOBERANÍA DESDE EL FIN DEL MUNDO: LA LABOR DE CAMPOS EN LA CONSOLIDACIÓN DE LAZOS ENTRE TIERRA DEL FUEGO Y LAS ISLAS MALVINAS

LUCÍA WOLANIUK

Resumen El objetivo de este artículo es visibilizar la obra política, legislativa y cívica de Ernesto Manuel Campos, quien fuera Gobernador del territorio nacional de Tierra del Fuego y Diputado Nacional. Destacando su relevancia para la creación y consolidación de vínculos entre las Islas Malvinas y el resto de la República Argentina, más precisamente desde Tierra del Fuego, en el marco de los Acuerdos sobre Comunicaciones.

Campos supo reconocer la importancia de fortalecer los lazos infraestructurales y logísticos con la población malvinense, pero también los vínculos sociales, culturales y humanos, en pos de afianzar la soberanía argentina sobre las islas. Su visión innovadora, y sobre todo profundamente comprometida con el interés nacional, se refleja en un valiosísimo legado.

Palabras claves: Labor legislativa, vínculos, Acuerdos de Comunicaciones, Malvinas, continente

Abstract The purpose of this article is to acknowledge the political, legislative and civic efforts conducted by Ernesto Manuel Campos, former governor of Tierra del Fuego and national deputy, towards the creation and strengthening of links between Malvinas and the rest of Argentina. More precisely, from Tierra del Fuego, while the Joint Statement of 1971 was in force.

Campos recognized the importance of enhancing not only logistical and structural connection with the inhabitants of Malvinas, but also social, cultural and human bonds, in order to reinforce Argentinian sovereignty on the islands. His innovative vision, and above all, his deep commitment to national interest, reveals a valuable and enduring legacy.

Keywords: Legislative work, links, Communications Agreements, Malvinas, continent

Introducción

“Hace 146 años el gobierno argentino afianzaba su soberanía en las islas Malvinas y en las adyacentes al cabo de Hornos. Quiera Dios que esa soberanía, con el esfuerzo, tesón y decisión de cada uno de nosotros, se afiance cada vez más en esas islas esencialmente conflictivas. Sea el más ferviente anhelo que esta generación de argentinos podamos ver flamear la bandera azul y blanca, tal como la vimos hace poco, un 15 de noviembre de 1972, en el aeropuerto de las Malvinas, inaugurado por nuestro país; pero ahora que esto ocurra al tope de todos los mástiles en el puerto de Nuestra Señora de la Soledad de las islas

Malvinas, y que esas otras islas adyacentes al cabo de Hornos, en el mar Atlántico, tan argentinas, lo sigan siendo por los siglos de la historia."²²⁰

En la década de 1970, a raíz de la Declaración Conjunta sobre Comunicaciones (1971)²²¹, se alcanzó un afianzamiento sin precedentes en lo que respecta a los vínculos de la Argentina continental con las islas Malvinas y con sus habitantes. Las acciones y medidas prácticas enmarcadas en estos acuerdos, al igual que cualquier otra política de Estado, fueron posibles gracias a la labor de quienes las formularon e implementaron. En ocasiones, estas personas han trascendido, marcando una huella en la historia de los y las argentinas. Ya sea por su profundo compromiso con la soberanía y con el interés nacional, por su visión estratégica o por su entrega notable. Este es sin duda el caso de Ernesto Manuel Campos (1914-1987).

Vinculado a Tierra del Fuego desde la década de 1940, alcanzó el cargo de Gobernador de este territorio, el cual desempeñó entre 1958 y 1963, y posteriormente asumió como su representante en la Cámara de Diputados de la Nación, en el período 1973-1976. Fue altamente valorado como líder por la sociedad fueguina, y es recordado hasta nuestros días como una figura emblemática de la historia provincial.

Fue autor de una batería de políticas públicas estructurales que contribuyeron notablemente al desarrollo de Tierra del Fuego, sentando las bases para la construcción de la provincia que hoy conocemos. Y también llevó adelante una serie de proyectos para la construcción de soberanía en nuestras Islas Malvinas. En su labor política, tanto legislativa como ejecutiva desde Tierra del Fuego, potenció diversos escenarios de diálogo y comunicación entre el continente y las Islas Malvinas, generando procesos de integración tanto estructural como social, en pos del estrechamiento de lazos entre el continente y los habitantes de las islas. Entre ellos, se destacan las medidas para facilitar traslados sanitarios al continente, los intercambios con habitantes de las islas (sobre todo jóvenes estudiantes) y la construcción de una planta de almacenaje de combustible de YPF²²² en Puerto Stanley.

“Campos consideraba fundamental que, para recuperar la soberanía de las Islas Malvinas, se debería estrechar los lazos con los habitantes (...) Su idea era que los isleños dependieran del continente, de lo que podía brindarle el gobierno legítimo: pista, escuela, hospitales, combustible, para hacer efectiva la soberanía (...) Definitivamente Ernesto Manuel Campos tenía una idea y trabajaba con el objetivo de desarrollarla: hacer la vida de los isleños más sencilla y a partir de ello, lograr la reafirmación de la soberanía nacional.” (Palabras tomadas del documental “Los sueños del Gobernador Campos” Disponible en: <https://elrompehielos.com.ar/el-gobernador-campos-y-las-malvinas-una-historia-de-pelicula>)

El aspecto más destacado e innovador de la gestión de Campos fue su visión pionera sobre el desarrollo de Tierra del Fuego, y la misión de mejorar la calidad de vida de la población de nuestras islas en el sur del país. Por otra parte, logró captar y aprovechar el potencial de Tierra del Fuego como territorio en desarrollo, para la concreción de estos objetivos.

La labor política de Campos

Ernesto Manuel Campos nació en Buenos Aires el 5 de Agosto de 1914. Con formación naval en la Escuela Naval Militar, alcanzó el rango de Capitán de navío. En el año 1943 fue designado como Ayudante Secretario del Gobernador en la Gobernación Marítima de Tierra del Fuego, y como presidente de la Comisión de Fomento de Ushuaia. Con

²²⁰ Intervención de Ernesto Manuel Campos en la Cámara de Diputados, 12 de Junio de 1975.

²²¹ Para mayor referencias ver el artículo de Gomez, Federico Martín “El devenir de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971”, parte de esta obra

²²² Para mayor información, referenciarse en el artículo de Gomez, Federico Martín “Antares, YPF en las Islas Malvinas” parte de esta obra

posterioridad, se desempeñó como Gobernador del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (antes de que se constituyera como provincia) entre los años 1958 y 1963.

Su gestión fue precursora en la proyección y el desarrollo de las potencialidades económicas y del atractivo turístico de la región. Concretó obras estructurales que forjaron el futuro de la isla y transformaron la vida en el territorio, como la instalación y provisión del gas; la construcción de un hospital; el pavimentado de calles; el mejoramiento de las conexiones telefónicas y la creación de la Radio Nacional Ushuaia; el acondicionamiento de rutas; la creación del Parque Nacional y la construcción de hosterías. Consiguió convertir a Tierra del Fuego, un territorio lejano y aislado de la Argentina continental, en un motor de desarrollo para nuestro país, mejorando al mismo tiempo las hostiles condiciones de vida a las que se enfrentaban sus habitantes. Esa misma visión lo llevaría a fomentar vínculos más estrechos con la población de nuestras Islas Malvinas.

Una serie de similitudes y características estructurales comunes entre los territorios antes mencionados, favoreció el desenvolvimiento conjunto de estos dos procesos. La región compartía las duras condiciones climáticas, el potencial para la realización de actividades económicas específicas (como la ganadería ovina, la pesca, el turismo y los recursos energéticos), la conformación demográfica (poblaciones reducidas, con presencia significativa de efectivos militares y de trabajadores, junto a sus respectivas familias), y por sobre todo, las problemáticas asociadas con el aislamiento (la falta de infraestructuras, la insuficiente o ausente provisión de combustibles, la escasez y alto costo de víveres, la incomunicación y la demanda de instalaciones y servicios de salud y educación).

La estrategia de impulsar un desarrollo paralelo y conexo de Tierra del Fuego y las islas Malvinas, permitió maximizar los costos de estas inversiones infraestructurales y del diseño y planificación de las políticas. Aprovechando entonces esa ventana de oportunidad, generada por la necesidad de promover el crecimiento de Tierra del Fuego, para consolidar actos de soberanía en todo el Atlántico Sur. De este modo el Estado nacional argentino se instala como vehículo del crecimiento, el desarrollo y la mejora de la calidad de vida en estos territorios.

Con respecto a las Islas Malvinas y su población, la misión de Campos fue la construcción de lazos infraestructurales y logísticos (mediante la provisión de combustible²²³, los traslados sanitarios, la comunicación radial y el transporte de personas y bienes) y humanos (a través de becas e intercambios educativos²²⁴ y culturales para que jóvenes isleños viajaran al continente). Y desde luego, el aporte central a la mejora de la calidad de vida de los y las habitantes malvinenses a partir de los beneficios derivados de estas acciones, como la comunicación aérea regular, la posibilidad de utilizar vehículos motorizados en las islas, el reemplazo de la turba como único recurso tradicional para la calefacción, el acceso a alimentos de mejor calidad, entre otros. Siempre persiguiendo el objetivo último de la soberanía y la unidad nacional.

“La Argentina continúa, sin prisa ni pausa, concretando una real y verdadera integración con esas requeridas islas. [Mediante el] faenamiento de su ganado ovino en frigoríficos de la Patagonia; Radio Nacional irradiando programas en castellano y en inglés, especialmente preparados para la población malvinense, son realizaciones que dicen de dos pueblos que se van conociendo y que, poco a poco, van entrelazando su presente para plasmar un futuro común. Considero de fundamental importancia que esa población vaya percibiendo lo que nuestro pueblo puede brindarle; y, conociéndonos, tendrá conciencia de que esas islas tan caras a nuestro afecto ya no siguen siendo la zona más aislada del mundo como lo eran hasta hace pocos años.” (Campos, 1975)

²²³ *Ibíd*em

²²⁴ Para mayor información referenciarse en Gomez, Federico Martín “La educación como política pública de los acuerdos. Los becarios isleños en el continente y las maestras argentinas de castellano en las Islas Malvinas”

Acuerdos de comunicaciones

Las acciones llevadas adelante por el Gobernador Campos en pos de afianzar la soberanía argentina en nuestras Islas, se enmarcaron en la Declaración Conjunta sobre Comunicaciones entre Malvinas y el territorio continental argentino (1971). Este bloque de medidas prácticas fomentó el movimiento de personas y bienes entre estos territorios, y el establecimiento de lazos culturales, sociales y económicos con la población isleña. En este sentido, permitió la realización exitosa de las iniciativas que Campos formuló y desarrolló.

Se trató de un vínculo estratégico, ya que implicaba la dependencia logística e infraestructural de las islas respecto del territorio continental argentino, y además propiciaba la consolidación de contactos interpersonales y relaciones de confianza con los y las malvinenses. Durante una década, hubo presencia argentina en las islas, y también isleños en el continente, y comenzaba a formarse un sentimiento de comunidad y de mayor cercanía.

Una coyuntura estratégica clave en este escenario fue la retirada, por parte de la Falkland Islands Company en 1971, del buque Darwin que realizaba servicios de carga y transporte de pasajeros vía Montevideo. Este hecho profundizó la situación de aislamiento en que se encontraban las islas, y acentuó la necesidad de establecer comunicaciones e intercambios. Los beneficios y oportunidades que brindaba para la población el acercamiento con la Argentina se volvían más atractivos.

En vistas de este contexto, entre 1971 y 1972, Ernesto Campos consiguió establecer un intercambio fluido y constante con habitantes de las Islas Malvinas. Facilitó el traslado de pacientes para ser tratados en hospitales del continente, mediante la gestión de vuelos sanitarios. Dio la posibilidad a estudiantes isleños de continuar sus estudios en el territorio continental, y desarrolló el Proyecto Antares para instalar una planta de almacenaje de combustible de YPF en Puerto Stanley.



CAMPOS A BORDO DEL ARA BAHÍA BUEN SUCESO DURANTE LA INSTALACIÓN DE LA PLANTA ANTARES EN PUERTO ARGENTINO.

Campos confiaba en que este era el camino correcto para lograr el ejercicio pleno de la soberanía argentina sobre Malvinas. Así se pronunció, en repetidas ocasiones, interviniendo como representante en la Cámara de Diputados de la Nación:

“En estos tres últimos años la Argentina ha realizado en Malvinas lo que no se hizo en ciento treinta y ocho años. Sobre este tema, esta generación de argentinos, basándose

en el presente que le pertenece, puede mirar al futuro con la frente bien alta, con la tranquilidad de conciencia que significa la satisfacción del deber que se está cumpliendo (...) Hoy tenemos en las islas Malvinas presencia argentina. La Fuerza Aérea Argentina, con un magnífico esfuerzo, ha concretado el aeropuerto que posibilitó que Líneas Aéreas del Estado sea un verdadero nexo de unión con la Argentina continental mediante una línea aérea comercial regular. Y Yacimientos Petrolíferos Fiscales, con su planta de combustible Antares, que pronto será ampliada su segunda etapa, cubrirá las necesidades de los hogares malvinenses en aspectos fundamentales para la vida del hogar, permitiendo así que abandonen la turba como combustible. [Estas acciones] permiten hacer sentir al pueblo malvinense lo que puede confiar y esperar de este pueblo de esta Argentina continental con estos singulares factores de convivencia, que dicen de dos pueblos que se ayudan con desinterés y afecto.” (Campos, 1974)

Labor legislativa

Campos también se destacó por su construcción legislativa, durante la década de 1970, como Diputado Nacional por el Movimiento de Integración y Desarrollo (MID). Entre 1973 y 1976 (período de funciones interrumpido por el golpe de Estado de 1976), llevó adelante una intensa labor como parlamentario. Generó y co-produjo decenas de proyectos dirigidos al desarrollo fueguino y a la construcción de soberanía argentina en las Islas Malvinas. En múltiples iniciativas colaboró con otros/as legisladores del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, como por ejemplo la Diputada E. Fadul, primera representante fueguina electa en el Poder Legislativo Nacional.

Los numerosos proyectos que impulsó Campos en esta etapa contribuyeron, entre otras cosas, a la mejora infraestructural del territorio y la optimización de su conectividad aérea, terrestre y marítima; al fomento, afianzamiento y regulación de actividades económico-productivas en la región; al incremento de la oferta de diversos servicios públicos; y a la construcción de instalaciones fundamentales para el desarrollo del turismo.

Asimismo, realizó considerables aportes, desde su rol como legislador, a la afirmación plena de los derechos soberanos de la República Argentina sobre los territorios del Atlántico Sur. Impulsó la creación de una delegación de gobierno en la Antártida Argentina, posibilitando que su población participara de un acto eleccionario. Gestionó servicios de transporte destinados al turismo antártico. Promovió la institución del 22 de Febrero como Día de la Antártida Argentina. Proyectó la instalación de dependencias en Isla de los Estados, orientadas al albergue de personal para la realización de investigaciones científicas. Y reforzó el cumplimiento de una divulgación cartográfica, histórica, legal, geográfica y educativa que ampare la representación fiel de la soberanía argentina en el Atlántico Sur.

Además, promovió multiplicidad de proyectos dirigidos a profundizar el vínculo entre las Islas Malvinas y el continente. Mayormente referidos a comunicaciones, infraestructura económica, educación formal, compra de producción ovina de las islas Malvinas, transmisiones radiales de programas en idioma inglés para los habitantes de las islas, itinerarios turísticos con destino a la Patagonia incluyendo las Islas Malvinas, infraestructura de viviendas y de turismo en las Islas Malvinas. Es pertinente aclarar que la mayoría de los proyectos legislativos, al hacer referencia toponímica a la localidad hacia donde dirigían su objeto de actuación, utilizaban el nombre de Puerto Stanley. Por esta razón, para respetar la obra legislativa y política tal como fue formulada, se hará mención en algún caso a lo largo de esta investigación a esa nomenclatura particular.

Entre las principales cuestiones tratadas por Campos sobre la materia en la Cámara de Diputados, se encuentran diversas iniciativas tendientes a reafirmar expresamente los derechos soberanos argentinos sobre las Islas Malvinas. En primer lugar, la solicitud de que todos los proyectos que se presenten en relación a estos territorios sean girados también

a la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto, siendo jurisdicción específica en relación a los Acuerdos de Comunicaciones²²⁵.

Campos también impulsó un proyecto de resolución sobre enseñanza en colegios privados y estatales, y en institutos de las fuerzas armadas, de los antecedentes históricos y geográficos de las islas adyacentes al cabo de Hornos que corresponden a la República Argentina²²⁶.

En este mismo sentido, la ratificación del rechazo a la intención británica de enviar una misión a Malvinas para llevar a cabo evaluaciones acerca de la posibilidad de explotación de recursos naturales (Misión Shackleton)²²⁷. Expresando así, mediante un proyecto de declaración, solidaridad de la Honorable Cámara con un comunicado de la Cancillería referido a esta cuestión, en el cual se reitera la afirmación de los derechos argentinos sobre las islas y su plataforma submarina.²²⁸

También se refirió a la necesidad de realizar informes para conocer el verdadero alcance de la información periodística de Londres en Malvinas. Y asimismo propició el potenciamiento de la radioemisora instalada en Ushuaia (LRA10, Radio Nacional de Ushuaia e Islas Malvinas), dotándola de un equipo transmisor más potente que permitiera una mayor cobertura, alcanzando incluso a la Antártida Argentina.²²⁹

Y además, propuso extender la construcción de instalaciones productivas en Tierra del Fuego hacia Puerto Stanley. Un ejemplo fue el caso de las estaciones de piscicultura.

De esta manera, adentrándonos en la labor legislativa de Ernesto Manuel Campos, podremos acceder a un período en el cual el Poder Legislativo nacional hallaba a un referente en cuestiones malvinenses de la época. Su labor legislativa, enmarcada en los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, como ya se ha referido, se proyecta sobre un momento en el cual el desarrollo de la política exterior argentina hacia Malvinas se observaría empoderada, y dotada de multiplicidad de experiencias y actores tendientes a construir nuestra presencia soberana sobre las islas. Este era el camino.

Labor humana y presencia personal en las islas

El “Capitán Campos”, como lo llamaban los malvinenses que lo conocieron, se destacó por su compromiso personal hacia el objetivo de integrar a las islas Malvinas con el resto del territorio nacional, sobre todo desde Tierra del Fuego.

Propició intercambios comerciales y económicos: destacó la ventaja de operar desde Ushuaia y no desde Puerto Deseado, reduciendo los costos de transporte; inició tratativas para la compra de ganado en Malvinas; gestionó una escala en Puerto Stanley, en el camino de regreso de buques que llegaban a Ushuaia desde Buenos Aires; estimuló la instalación de estaciones de piscicultura en las islas Malvinas; e incluyó a estos territorios en un circuito turístico para combinarlos con los ya instalados destinos de Lago Argentino y Tierra del Fuego.

²²⁵ Proyecto disponible en: https://www4.hcdn.gob.ar/intervenciones/Intervenciones%20Ernesto%20Manuel%20Campos/1973/DSD_Octubre_17_1973-T10.pdf

²²⁶ Proyecto disponible en: https://www4.hcdn.gob.ar/intervenciones/Intervenciones%20Ernesto%20Manuel%20Campos/1975/DSD_Junio_25_1975-T9.pdf

²²⁷ Para mayor información, referenciamos al artículo de Gutierrez Bróndolo, Ignacio “A 50 años de los acuerdos de comunicaciones Shackleton, concreción de un final anunciado”, parte de esta obra.

²²⁸ Proyecto disponible en: https://www4.hcdn.gob.ar/intervenciones/Intervenciones%20Ernesto%20Manuel%20Campos/1975/DSD_Octubre_29_1975-T11.pdf

²²⁹ Proyecto disponible en: https://www4.hcdn.gob.ar/intervenciones/Intervenciones%20Ernesto%20Manuel%20Campos/1974/DSD_Mayo_29_1974.pdf

CONSTRUYENDO SOBERANÍA DESDE EL FIN DEL MUNDO:
LA LABOR DE CAMPOS EN LA CONSOLIDACIÓN DE LAZOS ENTRE TIERRA DEL FUEGO Y LAS ISLAS MALVINAS

Impulsó el Proyecto Antares, que permitió brindar abastecimiento de combustible para las islas, mejorando notablemente la calidad de vida de los isleños e isleñas. Incluso, durante la etapa de instalación de esta planta de almacenamiento de YPF, Campos permaneció en Malvinas, entablando vínculos con sus pobladores. También gestionó vuelos al continente para que hombres y mujeres malvinenses pudieran acceder a asistencia médica de calidad en nuestros hospitales. Y propuso la creación de una cuota para implementar un plan de construcción de viviendas en Puerto Stanley. Organizó el otorgamiento de becas de estudio en diversas regiones de la Argentina para jóvenes isleños. Hasta hospedó en su propia casa, junto a su familia, a niños malvinenses que llegaron a la Argentina continental con las becas para aprender castellano, y que también tuvieron la oportunidad de vivir nuevas experiencias que no eran accesibles en las islas. Campos se preocupaba particularmente por brindarles esta posibilidad, tanto durante el alojamiento de becarios como en sus frecuentes viajes a Malvinas. Gracias a él muchos isleños conocieron y pudieron disfrutar de actividades y productos hasta entonces desconocidos para ellos, como el cine, el helado, la fruta fresca, etc. Y por supuesto, también acercarse a la cultura argentina. Este aspecto también fue desarrollado minuciosamente por Campos en el diseño del contenido radial que sería transmitido en las islas mediante la instalación de estaciones argentinas de amplio alcance. Se emitieron programas tanto en inglés como español, cubriendo temáticas específicamente dirigidas a los pobladores y pobladoras de Malvinas: noticias e información vinculada al agro, un programa especial para amas de casa, y folklore y tango argentino en la programación musical.

Bajo la consigna de que “las circunstancias y los hechos relacionados con la soberanía del país no pueden admitir un minuto más de dilación” (Campos, 1975), Campos dedicó su vida a la misión de fortalecer la presencia soberana argentina en el Atlántico Sur, generando políticas de Estado perdurables en el tiempo. Un ejemplo de esta intención fue su decisión de nombrar a las plantas de YPF como constelaciones (Orión, Cruz del Sur, Antares), a sabiendas de que sobrevivirían a cualquier cambio que pudiera producirse en la situación política general del país.

Campos trabajó incansablemente por lograr el crecimiento de Tierra del Fuego, la afirmación de nuestros derechos soberanos sobre las islas del Atlántico y la consecuente integración de los y las malvinenses. Fue un ejemplo indiscutido de integridad y de visión estratégica. Como parte importante del vasto legado que dejó a los y las fueguinas, y a la nación toda, reconocemos su labor en la creación de estos puentes de soberanía entre nuestras islas Malvinas y el resto del territorio nacional. Con la esperanza de hacer honor a su obra y volver a ver algún día la bandera argentina flameando sobre los territorios del Atlántico Sur.



CAMPOS EN LA RECIÉN INAUGURADA PISTA DE ATERRIZAJE EN
PUERTO ARGENTINO.

Bibliografía

Documental “Los sueños del Gobernador Campos” Disponible en: <https://elrompehielos.com.ar/el-gobernador-campos-y-las-malvinas-una-historia-de-pelicula>

Intervención de Ernesto Manuel Campos en la Cámara de Diputados, 12 de Junio de 1975. Obtenido de: https://www4.hcdn.gob.ar/intervenciones/Intervenciones%20Ernesto%20Manuel%20Campos/1975/DSD_Ju- nio_12_1975-T1.pdf

Intervención de Ernesto Manuel Campos en la Cámara de Diputados, 25 de Junio de 1974. Obtenido de: https://www4.hcdn.gob.ar/intervenciones/Intervenciones%20Ernesto%20Manuel%20Campos/1974/DSD_Ju- nio_25_1974.pdf

Intervención de Ernesto Manuel Campos en la Cámara de Diputados, 25 de Junio de 1975. Obtenido de: https://www4.hcdn.gob.ar/intervenciones/Intervenciones%20Ernesto%20Manuel%20Campos/1975/DSD_Ju- nio_25_1975-T9.pdf

Intervención de Ernesto Manuel Campos en la Cámara de Diputados, 17 de Octubre de 1973. Obtenido de: https://www4.hcdn.gob.ar/intervenciones/Intervenciones%20Ernesto%20Manuel%20Campos/1973/DSD_Octu- bre_17_1973-T10.pdf

Intervención de Ernesto Manuel Campos en la Cámara de Diputados, 29 de Octubre de 1975. Obtenido de: https://www4.hcdn.gob.ar/intervenciones/Intervenciones%20Ernesto%20Manuel%20Campos/1975/DSD_Octu- bre_29_1975-T11.pdf

Intervención de Ernesto Manuel Campos en la Cámara de Diputados, 29 de Mayo de 1974. Obtenido de: https://www4.hcdn.gob.ar/intervenciones/Intervenciones%20Ernesto%20Manuel%20Cam- pos/1974/DSD_Mayo_29_1974.pdf

Capítulos en esta obra:

Gomez, Federico Martín “El devenir de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971”

“Antares, YPF en las Islas Malvinas”

“La educación como política pública de los acuerdos. Los becarios isleños en el continente”

Gutiérrez Bróndolo, Ignacio “A 50 años de los acuerdos de comunicaciones Shackleton, concreción de un final anunciado”

Entrevistas:

Entrevistas realizadas a María Lía Campos (hija de Ernesto M. Campos).

Entrevistas realizadas a María Evangelina Campos (hija de Ernesto M. Campos).

**CONSTRUYENDO SOBERANÍA DESDE EL FIN DEL MUNDO:
LA LABOR DE CAMPOS EN LA CONSOLIDACIÓN DE LAZOS ENTRE TIERRA DEL FUEGO Y LAS ISLAS MALVINAS**



IMAGEN DE PORTADA: EL CAPITÁN DE NAVÍO ERNESTO MANUEL CAMPOS.
FUENTE: RADIO FUEGUINA. OBTENIDO DE: [HTTPS://WWW.RADIOFUEGUINA.COM/WP-CONTENT/UPLOADS/2020/01/ERNESTO-CAMPOS-1.JPG](https://www.radiofueguina.com/wp-content/uploads/2020/01/ernesto-campos-1.jpg)

MALVINAS
CRÓNICA
DECLARACIÓN CONJUNTA
PRENSA ARGENTINA



MALVINAS
CRÓNICA
DECLARACIÓN CONJUNTA
ARGENTINIAN PRESS

EL POSICIONAMIENTO DEL DIARIO *CRÓNICA* ANTE LOS ACUERDOS DE COMUNICACIÓN ENTRE LAS ISLAS MALVINAS Y EL CONTINENTE (1971-1972)

CICCONE, CARLOS SEBASTIÁN

Resumen: Desde su surgimiento en 1963, el diario *Crónica* se vinculó fuertemente a las Islas Malvinas y al reclamo soberano argentino sobre este archipiélago. Durante los primeros años de 1970, momento en que *Crónica* ya se había consolidado en el campo periodístico argentino, se produjeron grandes avances en materia diplomática, favorables a la vinculación y la comunicación entre las Islas y el continente. A lo largo de las siguientes páginas nos proponemos analizar el tratamiento que dio el diario a este nuevo escenario, centrandó la atención en el abordaje que realizó sobre dos hechos: el primero, la asistencia humanitaria que llevó adelante Argentina para socorrer a un trabajador isleño en el mes de febrero de 1971; y el segundo, las reuniones diplomáticas que Argentina y Reino Unido mantuvieron en el mes de junio de 1971, cuyo resultado se materializó en la Declaración Conjunta.

Palabras claves: Malvinas – *Crónica* – Declaración Conjunta – prensa argentina

Abstract: Since it was born in 1963, *Crónica's* journal was related to the sovereign claim of Argentina about the Malvinas Islands. During the 1970s, when *Crónica* had already established itself in the Argentinian journalistic field, great advances were made in diplomatic matters, favourable to the relationship and communication between the Islands and the mainland. In these pages, we intend to study the *Cronica's* coverage about this new moment, focusing in two events: in the first place, the Argentinian human assistance to an islander worker in February 1971; and in the second place, the diplomatic meetings between Argentina and United Kingdom that ended in the writing of the Declaración Conjunta document.

Keywords: Malvinas – *Crónica* – Declaración Conjunta – Argentinian press

Introducción

Los primeros años de la década de 1970 materializaron el viraje de las relaciones diplomáticas entre Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en torno a las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur. Aunque sin avanzar en materia de soberanía, se implementó una serie de medidas orientadas a generar fluidez en la vinculación entre las Islas, el territorio continental y, en consecuencia, entre sus habitantes. Uno de los hitos diplomáticos de este período fue la realización de la Declaración Conjunta que Argentina y Reino Unido firmaron el 1 de julio de 1971,

documento oficial que plasmó al papel un acuerdo entre ambas partes acerca de las líneas de trabajo y objetivos a seguir (Escudé y Cisneros, 2000)²³⁰.

A principios de 1971 se produjo un antecedente, cuando la Fuerza Aérea argentina, tras el pedido del Reino Unido, voló a la capital del archipiélago para socorrer a un isleño que requería intervención sanitaria. Pero es con la Declaración cuando inició lo que podríamos denominar una ‘nueva etapa’ en la que, por ejemplo, se normalizaron los vuelos regulares, los intercambios educativos y la prestación de servicios en Malvinas por parte de empresas del estado argentino. De hecho, días después de esta acción diplomática se produjo el primer vuelo a “Port Stanley” o “Puerto Stanley” (nombres mayormente utilizados en los años sesenta para referenciar la ciudad capital), puntapié inicial para el desarrollo de lo que meses después se convertiría en una oferta de vuelos regulares al archipiélago por parte de la empresa Líneas Aéreas del Estado (L.A.D.E.) (primero con carácter quincenal y luego semanal). Como parte de esta política de intercambio fluido, y previo acuerdo entre las partes, la Fuerza Aérea argentina construyó un aeródromo que, con carácter temporal, favoreció la normalización de vuelos semanales (Beltramino, 1997)²³¹.

Para este momento, el diario porteño *Crónica* se encontraba posicionado entre los medios gráficos de mayor número de ventas del país, con tres ediciones diarias y una tirada de alcance nacional que competía con grandes diarios como *Clarín* y *La Nación*. Fundado a mediados de 1963 por el periodista y empresario Héctor Ricardo García, este medio ingresó en el campo periodístico porteño con una propuesta informativa basada en primeras planas en la que convivían noticias de índole político y deportivas, anunciadas a través de grandes titulares y fotografías ‘impactantes’.

Desde sus inicios, el diario propiedad de García estuvo vinculado a las Islas Malvinas, cuando a menos de un año de su fundación estuvo involucrado en el vuelo realizado por el piloto argentino Miguel Fitzgerald a Malvinas con el objetivo de reclamar por la soberanía argentina. A este acontecimiento le siguieron otros dos: el primero, el Operativo Cóndor de 1966, otro acto de reivindicación de los derechos argentinos; el segundo, la misión periodística que llevaron adelante periodistas de *Crónica* en 1968, que implicó un nuevo aterrizaje en las Islas. Ambos hechos contaron con la particularidad de tener al propio García como tripulante.

En el presente capítulo realizaremos un primer abordaje acerca del tratamiento que *Crónica* realizó sobre este proceso de cambios en materia de comunicación Islas-continente, tomando como referencia las reuniones llevadas adelante en Buenos Aires a finales del mes de junio de 1971, cuyo resultado se plasmó en la Declaración Conjunta. Puntualmente, nos remitiremos a dos hechos: el primero, el vuelo sanitario producido en el mes de febrero; el segundo, las reuniones británico-argentinas de Buenos Aires y la elaboración de la Declaración Conjunta. Dada su vinculación con la historia de las Islas y, puntualmente, con la disputa soberana, nos abocaremos al estudio del diario *Crónica* y la cobertura que realizó de este proceso y, más precisamente, el posicionamiento que adoptó ante distintos acontecimientos que visibilizaron el viraje de las relaciones británico-argentinas y, principalmente, materializaron la presencia del estado argentino en territorio isleño.

El punto de partida de esta investigación consiste en reconocer a la prensa escrita como un actor político de naturaleza colectiva “cuyo ámbito de actuación es el de la influencia, no el de la conquista del poder institucional o la permanencia en él” (Borrat, 1989: 10). Entendido de este modo, un diario puede influir sobre otros actores y esferas, como, por ejemplo, un gobierno, los partidos y agrupaciones políticas y/o sobre sus lectores; del mismo modo, también puede ser objeto de la influencia de otros actores. A través de su discurso, la prensa construye representaciones sociales (Raiter, 2002) sobre aquellos temas que conforman la agenda pública, a partir de las cuales comprender la realidad, establecer lazos socio-políticos y, en consecuencia, robustecer consensos y conflictos existentes. Es que, como destaca

²³⁰ El capítulo de Federico Gómez “Los Acuerdos de Comunicaciones de 1971. Desarrollo, potencialidades y materialización de la presencia del Estado argentino en las Islas Malvinas” realiza una reconstrucción histórica del acontecimiento.

²³¹ Acordado por las partes, a lo largo de estos años se continuó trabajando en la vinculación. Se desarrollaron intercambios educativos, se promovió el turismo y la actividad económica. El estado argentino se hizo presente a través de empresas como Gas del Estado y Yacimientos Petrolíferos Fiscales (Y.P.F.), esta última, materializada en la construcción de la planta Antares. Los capítulos autoría de Jazmín Maccari, Ezequiel Aguilao, Federico Gómez y Pablo Quintana abordan estas temáticas.

Mirta Kircher (2005), a través del lenguaje, la prensa escrita proporciona a la sociedad un modelo del mundo a través del cual poner en tensión o legitimar determinadas prácticas políticas.

Dada la recurrente intervención de *Crónica* en temas vinculados a Malvinas, entendemos que este medio constituye un actor político de significativa importancia en la época, capaz incluso de intervenir en el tema Malvinas con sus prácticas políticas-culturales, entendidas estas como aquellas “acciones cuyos contenidos se aprenden, reproducen y modifican por la interacción entre cultura y política. Son prácticas que sintetizan imaginarios e intencionalidades políticas” (Tejera Gaona, 2009: 248).

El *corpus* documental a partir del cual realizaremos esta investigación está conformado por las publicaciones realizadas por este diario sensacionalista entre los meses de febrero y julio de 1971.

Abordaremos nuestro objeto de estudio valiéndonos de las herramientas del Análisis Crítico del Discurso (A.C.D.). Tal como afirma Teun van Dijk (1997: 31), el A.C.D. no se limita a un análisis de lo textual sino que, además, considera el contexto de producción y las características estructurales y coyunturales que dan sentido a los significados e interpretaciones que el discurso conlleva. Desde esta perspectiva, resulta fundamental identificar el trasfondo político o social de los conflictos, las características de los actores participantes y la posición que adoptaron ante estos.

Dado el perfil sensacionalista de *Crónica* y la importancia que este otorga a las primeras planas, el centro de atención estará puesto en el contenido allí publicado. La información y las noticias publicadas en tapa visibilizan la jerarquía que un medio gráfico otorga a los hechos, como parte integrante de la actualidad periodística. Las notas principales constituyen, entonces, “una importante carta de presentación de cada diario, lo que a juicio de sus emisores es la información clave y sintética que resume el día anterior” (Salgado Andrade, 2001: 145).

En primera instancia, realizaremos una breve descripción del diario, focalizándonos en la reconstrucción de los acontecimientos vinculados a Malvinas en los que estuvo involucrado *Crónica*. Ello sentará las bases para el análisis del proceso que desembocó en la Declaración Conjunta, identificando el posicionamiento que este medio adoptó ante esta política de acercamiento y las representaciones sociales que construyó sobre los distintos actores involucrados.

Los primeros años de *Crónica* y su vinculación con las Islas Malvinas

Los primeros años de vida de *Crónica* estuvieron marcados por el crecimiento y la consolidación de un estilo informativo propio, basado en grandes e impactantes titulares, imágenes de gran tamaño en primeras planas que otorgaban igual jerarquía a noticias políticas, policiales y deportivas.

La tarde del 29 de julio de 1963 salió a circulación por las calles de la ciudad de Buenos Aires el número inicial de *Crónica*. Si bien en un principio su propuesta informativa se encontró con la incertidumbre propia de ingresar a un campo periodístico integrado por grandes diarios como *Clarín*, *La Nación*, *La Razón* y *Crítica* -este último, recorriendo su último tramo de existencia-, con el correr de los meses comenzó a asentarse. Dos estrategias fueron importantes para lograrlo: la primera, su intromisión en un concurso de preguntas y respuestas lanzado por la bebida *Pepsi*. Un gran número de medios gráficos contó con esta publicidad, no así *Crónica* que, con poco más de un mes de existencia, quedó fuera de la campaña; como respuesta a ello, tuvo la audacia de adelantarse a publicar las respuestas del concurso, lo cual favoreció notoriamente en el aumento de las ventas (Ulanovski, 1997: 153)²³². La segunda, fue la cobertura que brindó del asesinato de Norma Pejerek, un caso policial que cobró trascendencia tras no resolverse. *Crónica* recuperó el caso a partir de la publicación material fotográfico exclusivo, favoreciendo así al número de ventas y provocando, también, que

²³² Ulanovski afirma que, en aquel momento *Crónica* vendió 10.000 ejemplares más por jornada (1997: 153).

otros diarios competidores como *La Razón* incorporasen “por primera vez en su historia, una noticia policial a la portada” (Ulanovski, 1997: 153)²³³.

A partir de allí, *Crónica* dejó atrás su “Edición única”, la vespertina, e incorporó a su oferta informativa una sexta edición y una matutina, cubriendo así la totalidad del rango horario²³⁴. Durante los primeros años de la década de 1970, *Crónica* logró ubicarse entre los diarios de mayor circulación neta paga del país, según registro del Instituto Verificador de Circulación (I.V.C.). Más precisamente, durante 1971 y 1972 la matutina y la vespertina, respectivamente, se posicionaron en el podio, detrás de *Clarín*²³⁵.

La vinculación entre este diario y las Islas Malvinas data desde sus inicios, cuando a menos de un año de su fundación estuvo involucrado en el vuelo que el piloto argentino Miguel Fitz Gerald realizó a Malvinas con el objetivo de reclamar por la soberanía argentina de este archipiélago. El 9 de septiembre de 1964, en el marco de lo que fueron las reuniones del Subcomité III de descolonización de la Organización de las Naciones Unidas, espacio en que estaba siendo discutido el tema Malvinas²³⁶, Miguel Fitzgerald partió hacia la capital isleña. Para ese momento, no existía una pista de aterrizaje, motivo por el cual debió aterrizar en una cancha de carreras cuadreras. Durante una corta estadía de aproximadamente quince minutos, Fitz Gerald izó una bandera argentina que colgó de un albrado del hipódromo y entregó a un isleño un documento que él mismo había escrito, dos acciones orientadas a visibilizar el reclamo simbólico por la soberanía argentina (Lorenz, 2014). En dicho documento, basándose en argumentos históricos, expresó su posicionamiento, denunció la presencia británica y exigió el fin de lo que denominó “la tercera invasión”.

El diario estuvo vinculado directamente a esta acción reivindicatoria gracias a un acuerdo que su director y dueño había establecido con el piloto, a través del cual García se garantizaba la exclusividad del acontecimiento a cambio de su visibilización. Así, *Crónica* se convirtió en el único diario que lanzó la primicia de lo ocurrido y brindó una cobertura claramente favorable a la acción del piloto, que contó con amplio material fotográfico exclusivo y testimonios del protagonista, convirtiéndose incluso en fuente de información para otros medios nacionales. Sus páginas aludieron al vuelo como una ‘hazaña incuestionable’ contra la ‘usurpación’ y la ‘piratería’ y al piloto como un ‘héroe’ de Argentina y, principalmente, del ‘pueblo’ (Ciccione, 2021).

Tras su regreso, Fitzgerald fue recibido en el aeropuerto de la capital por una multitud que, tras el aterrizaje, recorrió diferentes puntos de la ciudad celebrando lo ocurrido. El edificio de *Crónica* fue uno de los tantos puntos en los que la caravana se detuvo. Las ediciones del diario hicieron foco en ello en su primera plana, convirtiendo la visita del piloto a las instalaciones del diario en la imagen del día.

Dos años después, a finales del mes de septiembre, el duque Felipe de Edimburgo realizó una visita no oficial a nuestro país, donde además de participar de un torneo en el *Hurlingham Club*²³⁷, fue recibido por Juan Carlos Onganía.

²³³ Sobre su tratamiento, el propio García admitió: “Y claro que inflamamos (...) pero también exageró la policía. Con mentiras o sin mentiras aquello fue un bombazo” (Ulanovski, 2005: 153).

²³⁴ La sexta edición fue lanzada durante su primer año, en el mes de septiembre, mientras que la edición matutina hizo su aparición el primer día de abril de 1964.

²³⁵ El promedio anual de los tres diarios con mayor circulación neta paga fue el siguiente. En 1970: *Clarín*, 125.898; *Crónica* matutino, 345.245; *Crónica* vespertino, 285.379. En 1971: *Clarín*, 378.594; *Crónica* matutino, 326.733; *Crónica* vespertino, 255.499. En 1972: *Clarín*, 336.509; *Crónica* matutino, 324.871; *Crónica* vespertino, 230.141.

²³⁶ En los primeros días del mes de septiembre de 1964, comenzó a sesionar el Subcomité III, espacio encargado de examinar el caso de Malvinas y sus dependencias. Para llevar adelante el reclamo, el entonces presidente argentino Arturo Illia designó al embajador José María Ruda, quien brindó ante el recinto una explicación detallada de la historia de Malvinas y de los argumentos argentinos frente a la disputa soberana, con el objetivo de que el Principio de Integridad territorial expresado en la Resolución 1514 sea aplicado a este caso (Lanús, 2000)

²³⁷ Para más información sobre la participación de Felipe en este torneo de polo, véase: “¿Cambiar las Malvinas por jugadores de polo? El chiste del príncipe Felipe en una visita a la Argentina”, 1 de enero de 1989, *The New York Times* [publicada nuevamente por diario *Clarín* el

Mientras todo esto sucedía, un nuevo avión aterrizaba en Malvinas. Más precisamente, el 28 de septiembre de 1966, un avión de Aerolíneas Argentinas con destino a la ciudad patagónica de Ushuaia fue tomado en pleno vuelo y desviado su rumbo hacia Puerto Stanley, hecho que representó el primer secuestro de un avión comercial en nuestro país (Meyer, 2018).

Conocido como el Operativo Cóndor, este acontecimiento fue llevado adelante por un grupo integrado por 18 personas, a las que mayormente se las ha definido como jóvenes de entre 18 y 32 años vinculados al peronismo y la resistencia²³⁸. Tras el aterrizaje, los ‘cóndores’ izaron siete banderas y cantaron el himno como una muestra simbólica de reclamo soberano y se atrincheraron en el Douglas DC-4 junto a algunos isleños a los que tomaron como rehenes luego de que estos se acercaran a la zona. Tras una larga resistencia y negociación, en la que intervino el cura Rodolfo Roel, sacerdote católico de la islas, este grupo liderado por Dardo Cabo²³⁹ dejó las armas y fue trasladado a la iglesia, lugar en que se alojaron hasta su retorno al continente el 1 de octubre. A bordo del buque argentino Bahía Buen Suceso, arribaron a la ciudad de Ushuaia donde fueron detenidos y posteriormente juzgados.

Entre los pasajeros del vuelo 648 de la aerolínea de bandera argentina se encontraban el Almirante José María Guzmán, por entonces gobernador del territorio de Tierra del Fuego e Islas del Atlántico Sur, y el dueño de *Crónica*, Héctor R. García. Días antes del hecho, Cabo había contactado al empresario y, sin brindarle detalles de lo que ocurriría -según relata el propio periodista en su libro autobiográfico (2012)-, le había ofrecido la posibilidad de viajar a cubrir una nota “muy importante”, “un viaje de dos días al Sur del país”. Horas después, García fue a Aeroparque, desde donde subió al vuelo 648 con ‘destino Malvinas’. A partir de allí, relata en primera persona “...comencé a presenciar, inocentemente, una de las primeras partes del que, luego sabría, era el ‘Operativo Cóndor’” (2012: 227).

Lo cierto es que García llevó consigo una cámara fotográfica y varios rollos. Estaba claro que su objetivo era cubrir el hecho y brindar a su diario material para destacarse del resto. A ello se abocó a lo largo de su estadía en el archipiélago. Sin embargo, la noche antes de que la tripulación del DC-4 regresara a suelo continental, fue apresado por la policía británica luego de haber sido acusado de integrar el Operativo (motivo por el cual fue trasladado a la iglesia donde se encontraban los ‘cóndores’) (Meyer, 2018: 77).

En esta acción policial, fueron confiscados los rollos utilizados por García, motivo por el cual *Crónica* repudió el hecho argumentando que este había sido víctima de “torturas”, y denunció lo ocurrido como “un atropello a la libertad de prensa”. A partir de allí, explotó en sus ediciones la participación de su director como el ‘único periodista del mundo’ que había presenciado el Operativo Cóndor, uno de los pocos argentinos que había visto ‘flamear la bandera argentina en las Malvinas’, publicando a lo largo de los días una serie de entrevistas exclusivas a su director, asegurándose así un éxito de ventas.

De características muy distintas, el tercer acontecimiento que vincula a *Crónica* con las Islas Malvinas es el vuelo que los periodistas Héctor R. García y Juan Carlos Nava realizaron al archipiélago en el mes de noviembre de 1968. En

10 de abril de 2021], https://www.clarin.com/mundo/-cambiar-malvinas-jugadores-polo-chiste-principe-felipe-visita-argentina_0_8-naw-FFJS.html [consultado el día 01 de junio de 2021]

²³⁸ Mucho se ha escrito sobre el Operativo Cóndor, desde publicaciones realizadas por distintos actores vinculados directa o indirectamente al hecho [entre ellas, Ernesto Fernández García (2004), comandante de Aerolíneas Argentinas; Carlos Velazco (2010), periodista de *Panorama* (revista en la que trabajó una de las integrantes del Operativo, María Cristina Verrier); Héctor Ricardo García, director de *Crónica* (2012) y Silvio Sosa Laprida y Carlos Baratti (2016), copiloto del avión y el técnico a bordo, respectivamente; y la recientemente publicada biografía de Dardo Cabo, autoría del sociólogo Vicente Palermo (2021)], hasta investigaciones periodísticas y científicas [aquí nos remitiremos a destacar la tesis de posgrado autoría de Graciana Meyer (2018), abocada al estudio de su planificación, desarrollo y de las consecuencias que este acontecimiento produjo].

²³⁹ Figura emblemática de la militancia peronista de este período. Hijo del sindicalista de la Unión Obrera Metalúrgica (U.O.M.), Armando Cabo, al momento en que se produjo el Operativo, Dardo militaba dentro de la agrupación Movimiento Nueva Argentina (M.N.A.), una escisión de Tacuara con marcada orientación nacionalista que llegó a identificarse con la línea peronista liderada por el dirigente de la U.O.M Augusto Vandor. Cfr. Galván, 2008.

el marco de reuniones e intercambios producidos a lo largo de este año, Lord Chalfont llevó adelante una misión diplomática en la región que incluyó una visita a Puerto Stanley a finales del mes de noviembre y, en los días posteriores, una breve estadía en la capital argentina.

A bordo de un avión comandado nada menos que por Miguel Fitzgerald (que para ese momento se desempeñaba como piloto de la empresa periodística), viajaron a la capital isleña con el objetivo de entrevistar al ministro de Estado en el Foreign Office, Lord Chalfont. Así lo expresó García, al afirmar que *Crónica* había buscado su testimonio con el objetivo de recabar la ‘última información’ y convertir el diario en “el primer ente periodístico del país que se dirigía en una decisión estrictamente profesional a las Islas Malvinas” (2012: 249).

Aunque sin objetivos explícitos de reclamo soberano, este hecho estuvo marcado por los dos acontecimientos a los que ya hemos hecho referencia, pues, tras un aterrizaje fallido, los periodistas fueron apresados y devueltos al continente en el buque británico de guerra *Endurance* (Biangardi Delgado, 2012: 28). La Corona elevó un reclamo a las autoridades argentinas, exigiendo su distanciamiento y la aplicación de medidas para prevenir futuras acciones; frente a ello, el embajador argentino en Londres, Brigadier Eduardo Mc Loughlin, expresó que la actitud de su gobierno sería la misma que la tomada ante la Operación Cóndor (Machinandiarena de Devoto, 2020: 102).

Por todo ello, la década del sesenta sentó las bases para lo que se convirtió en un sello distintivo del diario, en lo que Mayra Leciñana (2003: 78) denomina un *leit-motiv* de *Crónica*: la defensa de la soberanía argentina en Malvinas. A partir de este historial de acontecimientos es que el diario abordó la nueva etapa de vinculación entre las Islas y el continente.

De “piratas” a “argentinos continentales”. El camino discursivo hacia la Declaración conjunta

Tras la determinación tomada en 1965 por la Organización de las Naciones Unidas de reconocer la existencia de una disputa que involucraba a Argentina y el Reino Unido y, en consecuencia, considerar que la solución debía buscarse a través de la negociación entre ambos estados -de allí la determinación de ‘invitar’ a ambos gobiernos a proseguir las negociaciones “sin demora”-, las relaciones diplomáticas entre estos países estuvieron marcadas por los vaivenes.

En 1968, durante la presidencia de Juan Carlos Onganía se logró concretar un acuerdo de carácter secreto en el que se expresaba la disposición del Reino Unido de discutir la soberanía. Sin embargo, las partes no lograron avanzar más allá de lo escrito en este Memorandum de entendimiento, entre otros motivos debido a la presión que ejercieron los propios isleños -quienes enviaron una comitiva a la capital británica- y a la filtración del documento en la prensa londinense, dos hechos que condicionaron la decisión del gobierno británico de retroceder en su accionar y reconocer el compromiso hacia los isleños y sus ‘deseos’²⁴⁰ y excluir -nuevamente- el tema “soberanía” de la agenda diplomática (González, 2015: 353).

Tras este breve recorrido llegamos a los primeros años de la década de 1970, momento en que se lograron los mayores avances en términos de comunicación. Tal como afirma Juan Archibaldo Lanús (2000), a partir de 1970 se reiniciaron las conversaciones bilaterales argentino-británicas. Así, se produjeron tres encuentros de “Conversaciones Especiales”: el primero, entre el 14 al 23 de julio de 1970 en la ciudad de Londres; el segundo, en Buenos Aires; y el tercero, en Puerto Stanley (en los últimos dos con presencia isleña). Ya desde el encuentro en la capital inglesa, del cual

²⁴⁰ La Resolución antes mencionada dejó en claro que lo que debía considerarse eran así los “intereses” de la población de las Islas Malvinas, no así los deseos. Al posicionarse de esta manera, la Asamblea General descartó el derecho a la autodeterminación de sus habitantes. Cfr.: Pezzano, 2016.

participaron funcionarios diplomáticos del Foreign Office y de la Embajada argentina en Londres, las conversaciones giraron en torno a la mejora de transporte y comunicaciones, el movimiento de personas en ambas direcciones, la regulación de las operaciones económicas y otro tipo de intercambios como, por ejemplo, de corte cultural y educativo (Beltramino, 1997: 7-8)²⁴¹. Si bien lo abordado mantuvo el carácter secreto, el comunicado de prensa emitido tras la ronda hizo público el temario, destacando el carácter ‘amistoso’ y ‘cooperativo’ de las reuniones²⁴².

Planteado este escenario, lo cierto es que en los meses posteriores el tema se instaló en la agenda. Y ya desde este momento, *Crónica* adoptó un claro posicionamiento en contra de los avances en materia de vinculación Islas-continente, posicionamiento que se encargó de visibilizar a través de sus páginas. Así lo hizo, por ejemplo, en el mes de febrero de 1971, cuando aprovechando una noticia vinculada a Malvinas, publicó lo siguiente:

“lamentamos profundamente esta nueva actitud insólita, que nos duele porque lo que está en juegos es algo muy importante, fundamental, para la soberanía nacional. Las Malvinas tienen un hondo significado argentino, porque su posesión efectiva señalará ante el mundo la decisión inquebrantable de un pueblo de recuperar lo que es suyo lo que legítimamente le pertenece” [SIC]” (“LOS PIRATAS SE PASAN DE VIVOS: PUBLICAN UN AVISO PARA VENDER UN PEDAZO DE LAS MALVINAS QUE NO SON DE ELLOS”, 1 de febrero de 1971, *Crónica*, Ed. quinta, p. 5)²⁴³.

Conciso en su escritura, lo que el diario de García denunció fue un anuncio publicado por la empresa londinense *Knigh Frank & Rutley*²⁴⁴, mediante el cual se vendía un establecimiento ovejero ubicado en Malvinas. El principal argumento para cuestionar la actitud de la empresa fue nada menos que la idea de concebir a las Islas Malvinas como territorio que pertenece de forma legítima a Argentina; por ende, ofertar un inmueble isleño significaba “VENDER UN PEDAZO DE LAS MALVINAS QUE NO SON DE ELLOS”. Siguiendo esta línea, definió lo ocurrido como una “actitud insólita” y denunció que “LOS PIRATAS SE PASAN DE VIVOS” (una expresión con marcada valoración negativa).

Pese a estar enmarcado dentro de un momento histórico en que las partes buscaban avanzar hacia la vinculación y el intercambio, *Crónica* mantuvo en su discurso el uso de la voz “pirata”, un recurso presente ya en 1964 cuando había realizado la cobertura del vuelo de Fitz Gerald. En aquella oportunidad -un contexto muy distinto al de 1971-, el diario había definido la acción del piloto como una reivindicación soberana y había definido a las autoridades británicas como “piratas” usurpadores del territorio nacional (Ciccone, 2021). En momentos previos a lo que iba a ser la Declaración

²⁴¹ Para más información, véase el capítulo autoría de Federico Gómez “Los Acuerdos de Comunicaciones de 1971. Desarrollo, potencialidades y materialización de la presencia del Estado argentino en las Islas Malvinas”.

²⁴² Tal como recupera Juan Carlos Beltramino:

“El comunicado de prensa emitido al finalizar la Ronda de Londres expresaba: “Fueron consideradas varias propuestas e ideas para la promoción de libres comunicaciones, Las delegaciones discutieron problemas relativos al movimiento de personas en ambas direcciones, el establecimiento de comunicaciones vía marítima y vía área, servicios postales y de telecomunicaciones, el desarrollo del comercio, y la promoción de intercambios culturales. Ambas partes convinieron en principio, que existía un amplio campo para la libre comunicación y que deberían hacerse todos los esfuerzos posibles para tratar de llegar a un acuerdo sobre medidas prácticas con tal fin. Las conversaciones se desarrollaron de manera amistosa y cooperativa. Ambas partes acordaron que continuaran por los canales diplomáticos habituales, que habría otras reuniones...”, etc.” (1997: 9)

²⁴³ En este escrito respetaremos el formato original de las fuentes.

²⁴⁴ *Knigh Frank & Rutley* es una empresa de servicios inmobiliarios fundada a finales del siglo XIX en Londres. Con el correr de las décadas, tuvo un notorio crecimiento en términos económicos y geográficos: para 1971, sus oficinas estaban presentes en Inglaterra, Escocia, Suiza y Nigeria. Para más información sobre la empresa, pueden acceder a su página oficial: <https://www.knightfrank.com/> [consultado el día 28 de mayo de 2021].

Conjunta, *Crónica* continuó utilizando esta expresión metafórica para construir representaciones sociales de los británicos, reforzando aspectos como el uso de la fuerza, la ilegalidad y, también, el ‘robo’ de las Islas²⁴⁵.

Crónica rechazó fervientemente la tendencia diplomática hacia los acuerdos, advirtiendo a sus lectores que esta favorecería a los británicos en su búsqueda de mantener su presencia en las Islas. Desde su perspectiva, “ELLOS NO DESEAN DEVOLVER NADA Y SOLO PROCURAN QUEDARSE EN NUESTRAS ISLAS EL MAYOR TIEMPO POSIBLE”, de modo que los avances en materia de comunicación perjudicarían a Argentina.

[los británicos] “se limitan a hablar de establecer comunicaciones con el territorio continental argentino, de manera tal que otra vez van a salir ganando, porque el único problema de los que habitan en el archipiélago está constituido por la incomunicación a que fue sometido, durante años, por los argentinos” (“LOS PIRATAS SE PASAN DE VIVOS: PUBLICAN UN AVISO PARA VENDER UN PEDAZO DE LAS MALVINAS QUE NO SON DE ELLOS”, 1 de febrero de 1971, *Crónica*, Ed. quinta, p. 5).

El aislamiento constituía para el diario una consecuencia directa de las acciones argentinas; reconociendo esto como algo voluntario de su país, entonces las medidas favorables a la comunicación constituían nada menos que la solución al “único problema” que tenían los isleños. Es que, además de la vinculación, existía otro componente que reforzaba su predicción, la negativa británica a discutir el tema soberanía. Limitar las conversaciones al tema comunicaciones garantizaba que los británicos “otra vez van a salir ganando”.

Días después de publicar esta nota, se produjo lo que fue el primer vuelo a Malvinas. Su objetivo no era otro que el de dar asistencia médica a Matthew Mac Connan, un trabajador de las Islas que, tras presentar serios problemas de salud, debió ser trasladado al continente para su atención. Por pedido de la Embajada británica en Buenos Aires, el 14 de febrero Argentina envió a las Islas un hidroavión Albatros de la Fuerza Aérea Argentina para que este fuera trasladado a la ciudad patagónica de Comodoro Rivadavia y de allí a Buenos Aires²⁴⁶. Dos días después, *Crónica* incorporó a sus páginas lo ocurrido brindando una descripción detallada a lo largo de sus tres ediciones, con información sobre el procedimiento y material fotográfico ‘exclusivo’. Dadas las características de la operación aérea, definió el hecho como una “proeza” y una “hazaña” concretada por Argentina y su Fuerza (“Operación Traslado: Fue una Proeza”, 17 de febrero de 1971, *Crónica*, Ed. matutina, p. 8).

Crónica caracterizó a los protagonistas en base a elementos propios de la disputa política. Así es que el isleño enfermo era un “pirata”, un “representante” del gobierno británico y, en consecuencia, “usufructuario de la usurpación británica en tierra y agua de nuestra Patria”; por el contrario, los argentinos fueron identificados como los responsables de que este isleño tenga esperanzas de vida, nada menos que los “GAUCHOS SALVARON A UN PIRATA” (16 de febrero de 1971, *Crónica*, Ed. matutina, p. 1), una representación cargada de valoración positiva destacada por su “solidaridad humana” (todo ello pese a ser perjudicados por la usurpación de las Islas²⁴⁷). En estos términos definió al personal de la Fuerza Aérea:

²⁴⁵ A lo largo de los años se convirtió en un sello característico del diario. Con el paso de las décadas, el diario continuó aludiendo a Reino Unido de este modo, incluso, ante acontecimientos de otra índole, por ejemplo, los eventos deportivos; así lo pudimos comprobar, por ejemplo, en nuestra tesina de grado abocada al estudio de la cobertura que *Crónica* realizó del Mundial de fútbol de México 1986 (Ciccone, 2017).

²⁴⁶ El capítulo de Oscar Mastropiero “De Tandil a Malvinas. Los vuelos de los Albatros de 1971” realiza una reconstrucción histórica del acontecimiento.

²⁴⁷ Por ello es que se animó a plantear con ironía: “NOS ROBARON LAS MALVINAS Y TODAVÍA SALVAMOS LA VIDA DE SUS SUBDITOS” (“¡QUE GAUCHOS QUE SOMOS!”, 17 de febrero de 1971, *Crónica*, Ed. sexta, p. 2).

Como quien cumple una tarea de toda la vida como un mandato de solidaridad humana que nace de muy adentro y que no reconoce pelos ni marcas para la ayuda al necesitado, hombres de nuestra Fuerza Aérea volaron a las Malvinas para salvar la vida del pirata enfermo. Si Dios quiere, Argentina mediante, el pirata vivirá,

(...)

Los argentinos somos así. No hace falta recurrir a la historia ni a otras Ciencias para reconocernos. Bastaría la anécdota pequeña, la actitud espontánea del criollo en su medio y en su tiempo que no pasa. Un cartel penosamente escrito que alguien descubrió alguna vez en un rancho bonaerense, decía sencillamente: 'Aquí vive un argentino. El que precise algo, empuje y entre' ("CORAZONES GAUCHOS SALVARON A UN PIRATA", 16 de febrero de 1971, *Crónica*, Ed. Matutina, p. 1).

En este sentido, el centro de atención de la cobertura no estuvo puesto en el significado real de la ayuda humanitaria, sino más bien en la disputa soberana. Para *Crónica*, este acontecimiento constituyó una oportunidad para remarcar su postura en favor del reclamo argentino, cuestionar la política diplomática adoptada por el gobierno argentino y denunciar este tipo de acciones como estrategia de la corona británica para mantenerse en este territorio -en sus propias palabras, una "trampa dilatoria" para 'retener nuestras Malvinas'. Así lo explicitó en una de sus notas:

"Por eso CRONICA, al mismo tiempo que ha puesto de relieve hasta qué punto los argentinos somos capaces de seguir ejercitando nuestro tradicional espíritu de generosidad, en un caso como el del malvinero guardafaro Matthew Mc Connan, se ha preocupado en señalar también cómo a través del mismo continúa perpetrando la afrenta inglesa contra nuestro país" ("¡QUE GAUCHOS QUE SOMOS!", 17 de febrero de 1971, *Crónica*, Ed. sexta, p. 2).

Tal es así que, en las ediciones de la tarde del 16 de febrero, sus titulares de tapa ya no centraron la atención en el vuelo, y presentaron la noticia a partir de una supuesta declaración que Mc Connan había realizado a un periodista del diario tras su arribo al continente, que reconocía que las Malvinas 'perteneían a Argentina'. La quinta edición resaltó este comentario como un acto de sinceridad. El isleño lo había admitido y *Crónica* había estado ahí para recuperarlo: "PIRATA SINCERO: "LAS MALVINAS SON ARGENTINAS" (16 de febrero de 1971, *Crónica*, Ed. quinta, p. 1).

Matthew Mc Connan falleció días después de estar internado, más precisamente en la noche del 22 de febrero. Aunque sin ser noticia de tapa, *Crónica* siguió de cerca el estado de salud del trabajador isleño y su fallecimiento, al que se refirió en su edición matutina del día 23. Ante tal desenlace, el diario dio un giro rotundo en términos discursivos a la hora de referir a su persona: ya no era "pirata" ni representante de la Corona sino más bien un "compatriota" y un "argentino malvinense". Tras la muerte de esta persona, para *Crónica* existían dos tipos de argentinos: los "continentales" y los "malvinenses", entre quienes "no hay oposiciones naturales ni diferencias importantes". Entonces, toda esa representación positiva en torno a los argentinos se encarnaba ahora en la figura de Mc Connan y, en consecuencia, en todos los habitantes de las Malvinas.

En sintonía con esta variación discursiva, los isleños fueron identificados como 'víctimas de los piratas'. Atrás quedaron las ideas que asociaban a actores beneficiarios y usufructuarios de la usurpación, dando lugar a representaciones que los constituían como los principales perjudicados de las decisiones británicas hacia este territorio, que solo causaron aislamiento y condiciones de vida "infracivilizadas". Es que, haciendo una lectura en clave histórica, "en 138 años no fue capaz de construir nada en una tierra que robó por puro profesionalismo delictivo (...) Seguramente porque nada de eso le interesa; tener a su fin es el negocio y el hombre, para Falkland Island Company, no es más que la oveja que también esquila" ("EL COMPATRIOTA DE LAS MALVINAS", 23 de marzo de 1971, *Crónica*, Ed. matutina, p. 6).

En cierto modo, la nota publicada sobre fallecimiento se convirtió en una proclama en defensa de los isleños y en favor de la vinculación. En estos términos, el trabajador se había convertido para *Crónica* en una suerte de mártir dentro de esta nueva postura: "Dios no quiso que el viejo guardafaro viviera como quizá porque al venir a la Argentina

continental, como lo hizo a la hora de la verdad, Mc Mullen ya había cumplido su misión sobre la tierra”²⁴⁸. Y prosigue en esta idea: “Esta muerte del compatriota Mc Mullen aparece como un sacrificio. Porque fue una vida derrochada por la piratería con un final dramático que al pirata no le importa”. En definitiva, sentenció *Crónica*, “Mc Mullen vino a morir en Buenos Aires para demostrar todo eso” (“EL COMPATRIOTA DE LAS MALVINAS”, 23 de marzo de 1971, *Crónica*, Ed. matutina, p. 6).

La Ronda de Buenos Aires y la Declaración conjunta

Ya desde los primeros días de junio, las páginas de *Crónica* comenzaron a palpar las reuniones que se llevarían a cabo a finales de ese mes, principalmente a través de notas -muchas de ellas de la agencia de noticias *Reuter* y *Associated Press*- orientadas, principalmente, a informar sobre la antesala de esas reuniones²⁴⁹. En ellas, “británicos”, “ingleses” e “isleños” fueron las expresiones mayormente empleadas para referir a los diplomáticos británicos y a quienes habitaban el archipiélago. La voz ‘pirata’ no estuvo ausente y se limitó a referenciar a aquellas personas que manifestaban desacuerdo y desconfianza hacia Argentina y la concreción de los acuerdos de comunicación, como podemos apreciar en una nota que recuperó una publicación del diario londinense *The Times* (“LO DICE EL TIMES: HAY ‘ATMOSFERA CAMBIADA’ EN LAS ISLAS MALVINAS; QUIEREN NEGOCIAR (¡OJO!), AUNQUE TODAVIA EXISTEN VIEJOS PIRATAS QUE SE Oponen”, 9 de junio de 1971, *Crónica*, Ed. matutina, p. 8). En ella, el periodista inglés había destacado la alta predisposición de los isleños hacia los avances y había reconocido la existencia de “viejos dirigentes isleños que aún se oponen a las negociaciones con los argentinos”: a estos opositores *Crónica* los denominó “viejos piratas”²⁵⁰, personas sobre las que el diario advertía a sus lectores.

“Los Ingleses adujeron en determinado momento que el problema fundamental derivaba de la oposición de los Isleños a integrarse con la Argentina. Ese argumento pareció falso cuando uno de ellos vino a morir en Buenos Aires a raíz de una aguda enfermedad.

Hasta hace algunos años los malvinenses se hacían atender en clínicas uruguayas. Incluso, los hijos del gerente de la “Compañía Falkland” estudian en colegios de Montevideo” (“MALVINAS: EXPECTATIVA POR LAS DELIBERACIONES”, *Crónica*, 18 de junio de 1971, Ed. matutina, p. 6).

En sintonía con esta postura, *Crónica* dejó entrever la posibilidad de que la oposición de los isleños hacia la vinculación constituyera una estrategia británica para frenar el avance de las negociaciones y de la comunicación. La

²⁴⁸ En torno al nombre del trabajador isleño se generó toda una controversia pues, si bien al ingresar a suelo continental fue registrado como Matthew Mac Connan (con este nombre figura inscripto en fuentes oficiales), días después *Crónica* registró que su verdadero nombre era Matthew McMullen y responsabilizó a los británicos de este error, más precisamente a “los empresarios de la piratería británica” (“EL COMPATRIOTA DE LAS MALVINAS”, 23 de marzo de 1971, *Crónica*, Ed. matutina, p. 6).

²⁴⁹ A modo de ejemplo, podemos mencionar una nota publicada el día 3 de junio que informa acerca de un viaje que la delegación británica realizó a Malvinas para reunirse con los isleños. Cfr. “ISLAS MALVINAS: VIENEN LOS BRITANICOS PARA CONVERSAR”, 3 de junio de 1971, *Crónica*, Ed. matutina, p. 2

²⁵⁰ ‘Pirata’ fue utilizada en otro tipo de noticias. Por un lado, en noticias policiales, principalmente aquellas que aludían a secuestros de aviones (“Pirata del Aire: Está Detenido su Abogado”, 5 de junio de 1971, *Crónica*, Ed. matutina, p. 4). Por otro, para aludir al dirigente peruano Teófilo Salinas, por entonces el presidente de la Confederación Sudamericana de Fútbol, acusado por *Crónica* por su falta de honestidad y de perjudicar a los equipos argentinos en competencias continentales. Lo interesante de este último es que la caracterización como pirata estuvo acompañada el atributo de ser “antiargentino” (“FRENTE A ‘CRONICA’, EL PIRATA SALINAS ESCONDIÓ SU GARFIO”, 2 de junio de 1971, *Crónica*, Ed. matutina, p. 13).

muerte del trabajador isleño constituyó para el diario el principal argumento para demostrar la 'falsedad' de dicha oposición, pues, según lo interpretó, siendo la atención en clínicas uruguayas una opción real para los enfermos malvinenses, "uno de ellos vino a morir en Buenos Aires a raíz de una aguda enfermedad".

Haciendo este tipo de planteamientos es que *Crónica* abordó el tema Malvinas en los días previos al inicio de la Ronda de Buenos Aires el 21 de junio. Si bien el temario de los encuentros era de carácter secreto, dadas las características de las reuniones de 1970, se estimaba que las conversaciones se orientarían hacia tópicos como comunicación, servicios e intercambios. Del mismo modo, se sabía que la postura británica era rígida en términos de soberanía, como un tema que no entraría en discusión. En conocimiento de todo esto, el diario inició la cobertura de las reuniones reconociendo que "Sin Ceder Soberanía los Piratas Pretenden que la Argentina Pague las Comunicaciones"²⁵¹ ("REUNION POR MALVINAS", 21 de junio de 1971, *Crónica*, Ed. quinta, p. 2). Es decir que, ya desde el inicio de las reuniones, el diario de García reflató la voz 'pirata'²⁵² y su carga valorativa negativa para aludir a los representantes británicos, quienes, según lo interpretaba, 'pretendían' que fuera Argentina quien costeara el desarrollo de las comunicaciones con las Islas: además de no dialogar un tema central como la soberanía estos buscarían no aportar dinero a la vinculación, se desligarían de esta responsabilidad.

En ninguno de los diez días que duraron las conversaciones *Crónica* jerarquizó la ronda de Buenos Aires dentro de los titulares principales de su primera plana²⁵³; con el transcurso de los días, Malvinas alternó su presencia en las ediciones lanzadas a diario, siempre a través de notas ubicadas en sus páginas interiores. Haciendo una lectura de lo ocurrido, en ellas se animó a anticipar a sus lectores que 'sería difícil' que en la ronda de Buenos Aires pudieran obtenerse "conclusiones definitivas" ("Malvinas: Comenzaron a Hablar", 22 de junio de 1971, Ed. matutina, p. 8). En estos términos se mantuvo hasta su finalización.

Finalmente, tras la ronda se aprobaron una serie de medidas favorables al desarrollo de las comunicaciones, de bienes y de personas entre territorio continental e insular, plasmadas en la Declaración Conjunta del 1 de julio. Definidas según el propio documento, estas medidas "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).." (Declaración conjunta, 1 de julio de 1971).

La noticia del acuerdo fue anunciada mediante titulares de escaso tamaño en las primeras planas de las dos ediciones vespertinas (el anuncio a la prensa se produjo a mitad de esa mañana)²⁵⁴, respaldadas por notas cargadas de información y reseñas de los hechos que trataban de mantener la objetividad. En ellas, *Crónica* esbozó una lectura positiva ante lo ocurrido, llegando a definir la decisión diplomática a partir de dos aspectos: la importancia que poseía y el carácter pacífico que conllevaba. La declaración significaba, entonces, "un importante convenio vinculado con las comunicaciones que a la brevedad se establecerán entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino" y a la vez constituía un importante paso para la solución pacífica del diferendo que nuestro país mantenía con los ingleses por la soberanía de las islas, ocupadas por la fuerza en 1833 ("COMUNICACIONES CON LOS MALVINAS: SE FIRMO UN ACUERDO CON INGLATERRA", 01 de julio de 1971, *Crónica*, Ed. quinta, p. 13).

²⁵¹ Idea reforzada ese mismo día en la sexta edición bajo el titular "MIENTRAS AQUÍ NEGOCIAN, EN LONDRES PIRATEAN" (21 de junio de 1971, *Crónica*, Ed. sexta, p. 1).

²⁵² En estos términos se refirió también a la Reina Isabel II de Inglaterra el día 30 de junio -día en que finalizaron las conversaciones-, en una nota publicada sobre la posibilidad de que esta arbitre ante el conflicto argentino-chileno por el canal de Beagle. Este fue el adjetivo utilizado para caracterizar nada menos que a la máxima autoridad británica. ("BEAGLE: LA REINA PIRATA TENDRA LA ULTIMA PALABRA", 30 de junio de 1971, *Crónica*, Ed. quinta, p. 4).

²⁵³ Distinto es el caso, por ejemplo, del conflicto argentino-chileno por el canal del Beagle, al igual que el de Malvinas, una disputa de carácter soberano. El principio de acuerdo se convirtió en el titular principal del 26 de junio, más específicamente en su edición matutina ("EL CONFLICTO CON CHILE: CANAL DE BEAGLE, ACUERDO", 26 de junio de 1971, *Crónica*, Ed. matutina, p. 1).

²⁵⁴ En la tapa de la quinta edición, el titular de menor tamaño en una primera plana cuyo centro de atención estuvo puesto en un ataque producido en Uruguay producido por la agrupación Tupamaros y la tragedia que sufrieron los astronautas rusos a bordo del Soyuz 11. Cfr. *Crónica*, 1 de julio, Ed. quinta, p. 1.

En los días posteriores, el diario se encargó de resaltar un aspecto crucial para su posicionamiento ante el conflicto: las islas pertenecían a Argentina y el acuerdo no significaba la renuncia al reclamo soberano. El propósito del convenio era “promover las comunicaciones entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas, en ambas direcciones, no significando esa apertura, perjuzar acerca de la posición argentina con respecto a su legítima soberanía sobre el archipiélago” [SIC] (“MAÑANA PARTE EL PRIMER AVION DE SERVICIO REGULAR A MALVINAS”, 2 de julio de 1971, *Crónica*, Ed. quinta, p. 13).

A modo de cierre

A lo largo de este capítulo hemos analizado la cobertura que realizó el diario *Crónica* sobre la antesala de las reuniones argentino-británicas y el acuerdo de comunicaciones conocido como Declaración conjunta.

Sin dudas, un contexto tan particular como el de los primeros años de la década de 1970, en que se produjeron los primeros avances en materia de vinculación Islas-continente más allá de la conexión Islas-Montevideo, se presentó como un espacio propicio para revisar posicionamientos ante los actores involucrados en la disputa, tal como hemos podido apreciar en el análisis de este diario.

En los meses previos a las reuniones de junio, *Crónica* varió en su posicionamiento, alternando de una lectura opositora a la tendencia diplomática de desarrollar avances en materia de comunicaciones, a un posicionamiento que cuestionó el aislamiento, denunciando la situación como una consecuencia directa de las políticas de la Corona. El vuelo humanitario de febrero de ese año se presentó como el momento en que se produjo este viraje, siendo la muerte del trabajador isleño el punto de quiebre.

Con el correr de los años, el discurso de *Crónica* en relación con Malvinas y con la disputa soberana con el Reino Unido se han convertido en un elemento característico de la imagen que tenemos de este medio en el que un elemento distintivo es la pervivencia de la voz ‘pirata’ para aludir a los británicos.

Podríamos afirmar que, en muy pocos meses, el diario pasó de una lectura uniforme que entendía que la voz “piratas” comprendía todo un conglomerado de actores que este asociaba al Reino Unido -entre ellos, la Reina, sus funcionarios y, por supuesto, los isleños- a un enfoque más complejo capaz de identificar la heterogeneidad y de diferenciarlos. Las representaciones de los isleños fueron las que más variaron, pasando de ser estos caracterizados a partir de los elementos negativos propios de un ‘pirata’, a ser representados como “argentinos continentales” víctimas de las políticas de la Corona. Sin embargo, sería erróneo no considerar que, para *Crónica*, en las Islas seguía habiendo ‘piratas’. En vísperas de la Declaración, lo eran aquellos isleños reacios a la vinculación, pues el elemento diferenciador entre quienes eran o no piratas era nada menos que la posición que adoptaban ante este rumbo diplomático.

Por último, la cobertura de las reuniones y sus consecuencias inmediatas estuvo marcada por una lectura favorable a la determinación. A diferencia de lo que había sucedido con el tratamiento del vuelo sanitario, en que *Crónica* se había esforzado por hacer explícito su posicionamiento, aquí priorizó el uso de notas mayormente informativas en las que deslizó su opinión favorable. En lo único en lo que enfatizó su voz fue en remarcar que dicho acuerdo diplomático no implicaba la renuncia argentina al reclamo soberano por las Islas, un reclamo que, por sobre todas las cosas, era “legítimo”.

Si recuperamos esta idea inicial que destaca Mirta Kircher acerca de la capacidad de la prensa escrita de proporcionar un modelo del mundo a través del cual tensionar o legitimar prácticas políticas, no es un dato menor que *Crónica*, un diario cuya historia se encuentra nutrida de acontecimientos que lo vinculan a Malvinas y al reclamo soberano, se haya posicionado de esta forma. Será necesario en futuras investigaciones indagar si esta lectura se mantuvo en los años posteriores, cuando la vinculación Islas-Continente se volvió algo ‘cotidiano’.

Bibliografía

- Beltramino, Juan Carlos (1997), "Las 'Conversaciones Especiales' Argentina-Gran Bretaña sobre comunicaciones entre el Territorio Continental Argentino y las Islas Malvinas de 1970-1972. Una negociación diplomática típica", *Instituto del Servicio Exterior de la Nación*, Serie Documentos de trabajo, n° 21, Buenos Aires.
- Biangardi Delgado, Carlos (2012), "Cuestión Malvinas, Atlántico Sur, Plataforma Continental y Antártida. Propuesta para la construcción de una Política de Estado", *Revista Relaciones Internacionales*, n° 42, Sección Tesis, Instituto de Relaciones Internacionales (IRI), Segundo semestre, La Plata.
- Borrat, Héctor (1989), *El periódico, actor político*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Ciccione, Sebastián (2017), "Una revancha contra los piratas. *Crónica* y su cobertura del Mundial de México 1986", en Bien, Roberto y Rigatuso, Elizabeth (eds.), *Asuntos de Sociolingüística y Análisis del Discurso*, Bahía Blanca - Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Editorial de la Universidad Nacional del Sur - Sociedad Argentina de Estudios Lingüísticos, pp. 117-126.
- (2021), "'El pueblo aclamó al héroe de Malvinas'. Crónica y la cobertura del vuelo de Miguel Fitz Gerald (1964)", *Cuadernos del Sur - Historia*, N° 50 [en prensa]
- Escudé, Carlos y Cisneros, Andrés (2000), *Historia de las relaciones exteriores argentinas*, Buenos Aires, CARI.
- Fernández García, Ernesto (2004), *Un Cóndor Sobre Malvinas. El Vuelo Imposible*, Buenos Aires,
- Galván, María Valeria (2008), "El Movimiento Nacionalista Tacuara y sus agrupaciones derivadas: una aproximación desde la historia cultural", *Tesis de posgrado*, Universidad Nacional de San Martín, San Martín.
- García, Héctor (2012), *La culpa la tuve yo*, Buenos Aires, Planeta.
- González, Martín (2015), *La génesis del enfrentamiento por las Islas Malvinas. El proceso de descolonización y las negociaciones fallidas de 1964-1968*, Buenos Aires, Lajouane.
- Lanús, Juan Archibaldo (2000), *De Chapultepec al Beagle. Política exterior argentina: 1945-1980*, Buenos Aires, Emecé.
- Leciñana, Mayra (2003), "Cuarenta años de un diario", *Todo es Historia*, n° 432, julio, Buenos Aires.
- Kircher, Mirta (2005), "La prensa escrita: actor social y político, espacio de producción cultural y fuente de información histórica", *Revista de Historia*, n° 10, Universidad Nacional del Comahue.
- Meyer, Graciana (2018), "A 52 años del Operativo Cóndor. La historia del grupo que secuestró un avión para reclamar la soberanía de Malvinas", *Tesis de posgrado*, Universidad de San Andrés, Buenos Aires.
- Palermo, Vicente (2021), *La vida breve de Dardo Cabo*, Buenos Aires, Siglo XXI.
- Pezzano, Luciano (2016). La obligación de negociar y la cuestión Malvinas. *Ensayos Área de Promoción de la Investigación. Clacso*. http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/becas/20160216121559/LA_OBLIGACION_DE_NEGOCIAR_Y_LA_CUESTION_MALVINAS_2016.pdf
- Salgado Andrade, E. (2001), "La realidad por escrito. Reflexiones en torno al análisis del discurso periodístico", *Comunicación y Sociedad*, n.° 40, julio-diciembre, pp. 133-167.
- Sosa Laprida, Silvio y Baratti, Carlos (2016), *Malvinas y el faro de Dios*, Buenos Aires, Argentinidad (Tejera Gaona, 2009: 248)
- van Dijk, Teun (1997), *Racismo y análisis crítico de los medios*, Paidós, Barcelona.
- Ulanovsky, Carlos (1997), *Parén las rotativas*, Tomo 2, Buenos Aires, Espasa Calpe.

Velazco, Carlos (2010) ¿Y si invadimos las MALVINAS? La trama secreta de la Operación Cóndor, Buenos Aires, Fábri.



SOCIEDAD CIVIL

DIARIOS

PARLAMENTO

ACUERDO DE COMUNICACIONES

REINO UNIDO

ISLAS MALVINAS

ARGENTINA

Falkland leak Argentine
starts major gesture of
Stewart row kindness on

Falklands
Problem of
Falklands
in talks
with
Argentina rule frozen

Falkland leak Argentine
starts major gesture of
Stewart row kindness o

Falklands
Problem o
Falklands
rule frozen

CIVIL SOCIETY

NEWSPAPERS

PARLIAMENT

COMMUNICATIONS AGREEMENT

UNITED KINGDOM

MALVINAS ISLANDS

ARGENTINA

EL ACUERDO DE COMUNICACIONES (1971) EN LAS VISIONES DE WESTMINSTER Y DE LA SOCIEDAD CIVIL BRITÁNICA

RAPHAEL FERNANDES VIEIRA

Resumen La propuesta de este capítulo es analizar y comparar las posturas que existían en la sociedad británica entre los 1969 y 1971, para comprender lo que pensaban, cómo entendían, qué expectativas tenían y cómo reaccionaron a la firma del Acuerdo de Comunicaciones en 1971. Igualmente, de manera secundaria buscase entender la relación entre británicos e islas Malvinas y sus habitantes. A través de una investigación enfocada en fuentes primarias, se hizo un análisis de discursos, declaraciones y debates en general en el parlamento británico y de informaciones diversas extraídas de diarios de la época, que propician una visión amplia y diversificada del espectro político del Reino Unido y de variedad de opiniones oriundas del mismo, no solo en nivel institucional y gubernamental, pero también de la sociedad civil en general.

Palabras-clave: Sociedad civil; Diarios; Parlamento; Acuerdo de Comunicaciones; Reino Unido; Islas Malvinas; Argentina.

Abstract The proposal of this chapter is analysing and compare the positions that existed in British society in the period between 1969 and 1971, to be able to comprehend what they thought, what they understood, what were their expectations and how they reacted to the sign of the Communications Agreement of 1971. Likewise, in a secondary path, it seeks to understand the relation among British and Malvinas Islands and its inhabitants. Through an investigation focused on primary sources, speeches, statements and debates in general in the British Parliament were analysed, as well as various information extracted from newspapers of the time, which promote a wide and diversified vision of the political spectrum of the United Kingdom and a variety of views that has its origins in it, not only at the institutional and governmental level, but also from civil society in general.

Keywords: Civil Society; Newspapers; Parliament; Communications Agreement; United Kingdom; Malvinas Islands; Argentina.

Introducción

La interacción entre la población implantada en las islas Malvinas y la Argentina - tanto en referencia al Estado, como sus gobiernos y el pueblo -, siempre fue compleja y marcada por variaciones de intensidad, alternando muchos periodos de alejamiento y mismo de enfrentamiento discursivo, con algunos pocos momentos de cercanía, donde en general los principales beneficiarios directos y a corto plazo fueron exactamente los isleños. Acuerdos entre el Estado Argentino y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, en épocas distintas del siglo XX, permitieron a los habitantes de las Malvinas disfrutar de servicios básicos de infraestructura, transporte, abastecimiento, de educación y de salud. El auge de esta colaboración entre la Argentina continental y aquellos que vivían en su territorio insular ocupado, se dio durante la década del 1970, tras el Acuerdo de Comunicaciones firmados entre Buenos Aires y Londres, en 1971.

Como afirmado por Aaron Donaghy (2014) en entrevista realizada al *podcast HistoryHub* de la *School of History & Archives* de la *University College Dublin*, la dependencia económica y estructural de los isleños hacia Gran

Bretaña y también los fuertes vínculos sociales y culturales, hicieron con que la sociedad local fuera más británica que los propios británicos. Esto, juntamente con la aversión que muchos isleños cultivaban y aún cultivan hacia la Argentina y su pueblo, y también el hecho de ser un territorio diminuto, con poca infraestructura y recursos naturales en aquella época, como también el dominio de la economía regional por la *Falkland Islands Company* (FIC), contribuyeron para que no hubiera en las Malvinas un movimiento que buscara la independencia total de los británicos y que surgiera un sentimiento nacional, como hubo en tantos territorios y dependencias del antiguo Imperio Británico. Al contrario, la identidad isleña y su sentido de pertenencia estaban, y siguen estando, intrínsecamente ligados a la identidad y al sentido de pertenencia de los británicos. De cierta manera, eso ocurre en buena parte en un plan imaginario e idealizado, pues los lazos y los símbolos que en el entendimiento isleño los conectan a Gran Bretaña y su sociedad, remeten, muchas veces, al viejo simbolismo y las glorias pasadas de los tiempos imperiales, o sea, a un imperio que ya no existe más.

A través de estos lazos y de la construcción simbólica de los mismos, los isleños fueron capaces de establecer junto a algunos actores británicos, especialmente un determinado grupo inter partidario de Miembros del Parlamento (MP) y también algunas empresas con intereses comerciales en el Atlántico Sur, un fuerte *lobby* para defender sus intereses frente al Parlamento y la sociedad de Gran Bretaña. Este grupo tuvo un papel fundamental para presionar a los gobiernos británicos de turno en los años 1960 y 1970 a no ceder demasiado a sus pares argentinos en las rondas de negociaciones que ocurrieron en el periodo.

Sin embargo, en Gran Bretaña la importancia dada a las Malvinas en este periodo no era recíproca a la mirada de los isleños hacia su metrópoli. Según Donaghy (2014), el entendimiento general era que el archipiélago ya no tenía más una importancia estratégica, que su economía se encontraba en declino y que su localización geográfica, en un punto remoto del globo - a una distancia de más de doce mil kilómetros de las islas británicas - lo que hacía más difícil la defensa del territorio. Además, prosigue Donaghy (2014), la crisis económica que afectó al Reino Unido a fines de la década de 1960 influyó en un cambio de dirección e intereses de la política exterior británica, que ya no tenía las condiciones de antes para sostener sus territorios ultramarinos.

Al mismo tiempo, Londres sufría con la presión ejercida por el movimiento anticolonialista que desde fines de los años 1950 había ganado fuerza en el mundo, inclusive en el ámbito de la Organización de las Naciones Unidas, que por medio de la Resolución 2065, aprobada por la Asamblea General en 1965, exigía que Argentina y Gran Bretaña buscaran una solución pacífica para la Cuestión Malvinas. La necesidad de mejorar sus relaciones con América Latina, sobre todo por factores económicos, también tenía un importante peso en la manera como los británicos evaluaban la relación que mantenían con las islas. Otro elemento considerado era que el deseo e interés argentino en reincorporar el archipiélago a su territorio se mostraba cada más explícito e incisivo desde la mitad de la década del 1960 (Donaghy, 2014).

Todo este escenario, hizo con que los gobiernos británicos buscaran acercarse a sus equivalentes argentinos y negociar una salida para el impase del archipiélago entre los dos Estados. No obstante, las intenciones gubernamentales británicas en reducir sus responsabilidades ante la posesión de las islas Malvinas y sus habitantes, especialmente en lo que se refería al aspecto económico, el *lobby* isleño hizo lo posible para impedir o al menos amenazar los efectos de acuerdos entre la Argentina y Gran Bretaña, pues siempre estuvo presente el temor de que se llegara a un medio que posibilitara la transferencia de soberanía del archipiélago.

Sobrepasando los entresijos impuestos por los Miembros del Parlamento y otros sectores de la sociedad británica influenciados por las demandas e intereses de los isleños, especialmente lo que expresaba la FIC, fue firmado el Acuerdo de Comunicaciones en 1971. El proceso que llevó a la firma de dicho acuerdo evolucionó a lo largo de los años y, aunque las Malvinas no eran una prioridad entre las preocupaciones del ciudadano británico medio en aquella época, era posible acompañar un poco la historia a través de los principales periódicos del Reino Unido. Estos periódicos, con alguna frecuencia, noticiaban las conversaciones entre las partes, como también cuestiones internas de Argentina y hasta permitían en sus espacios publicitarios la presencia de anuncios argentinos que ofertaban productos y servicios, además de oportunidades, tanto en su territorio continental, como en las islas.

Westminster vs The Times vs The Guardian

Para comprender mejor la dinámica generada por los debates y la firma del Acuerdo de Comunicaciones, serán analizados en esta sesión discursos y manifestaciones de los Miembros del Parlamento británico, en confrontación con lo que fue publicado en dos de los principales diarios de aquella época, *The Times*, históricamente vinculado al Partido Conservador, y *The Guardian*, tradicionalmente alineado a la izquierda, con destaque para el Partido Laborista. El periodo observado comprende el espacio de tiempo entre enero de 1969 y diciembre de 1971. Esta es una forma de comparar los posicionamientos institucionales/gubernamentales y las visiones de la prensa, pero también del ciudadano medio de Gran Bretaña.

En “El Imperio que se recusa a morir”²⁵⁵, un largo reportaje de *The Guardian* sobre el *status quo* de las dependencias de ultramar reminiscentes del Reino Unido, publicada en 23 de marzo de 1969, Colin Legum relató las dificultades, problemas y planes de Londres para lo que le quedó de su antes grandioso imperio. Sobre las islas Malvinas, hizo una observación muy importante para entender las intenciones británicas en aquellos años: “Gran Bretaña viene intentando reducir el emocional nacionalista de los argentinos sobre este asunto por medio de un entendimiento que deje la cuestión en abierto”²⁵⁶. Este es un punto clave para analizar el bienio propuesto, pues el gobierno británico ya no tenía el interés de otras décadas en mantener su dominio sobre las islas del Atlántico Sur, pero al mismo tiempo no podía renunciar a las mismas sin asegurar garantías y encontrar una solución que fuera satisfactoria para los isleños.

El 19 de junio de 1969, fue publicada una nota en *The Times* sobre una moción presentada por siete Miembros del Parlamento del Partido Conservador, con el objetivo de llamar la atención para la inestabilidad política en Argentina y con un pedido de suspensión de las conversaciones entre los dos gobiernos sobre el futuro de las Malvinas. Todos los siete MPs eran escoceses, o sea, compartían lazos culturales ancestrales con los isleños y se oponían a cualquier modelo de cesión de derechos a la Argentina. La nota aún afirmaba que estos MPs, en especial el señor Michael Clark Hutchison, estaban en contacto constante con los isleños. Posiblemente eran representantes de su *lobby*.

En principios de 1969, las preocupaciones con relación a las Malvinas en el parlamento estaban vinculadas a cuestiones económicas, para el mantenimiento de la población y su desarrollo. Sin embargo, en oportunidades así ya era posible notar dos tipos de creencias entre los políticos, como en un debate en la Cámara de los Comunes en 21 de enero de 1969²⁵⁷, cuando el señor Reg Prentice, entonces Ministro de Estado para el Desarrollo de Ultramar y del Partido Laborista, expresó que la población de las islas, “en relación al auxilio económico propuesto, era considerablemente pequeña”²⁵⁸. A seguir, el señor Dudley Smith MP, del Partido Conservador, preguntó si no sería mejor destinar un mayor volumen de auxilio para personas como los isleños que hacerlo en países donde las personas no demuestran la debida gratitud²⁵⁹. Esto es una muestra de que para una parcela de los parlamentarios, las islas tenían un alto costo que no se justificaba para el Estado británico, mientras otros creían que la lealtad y los vínculos sociales, culturales y sanguíneos entre el archipiélago y Gran Bretaña eran motivos más que válidos para recibir más ayuda de Londres.

²⁵⁵ *The Empire that refuses to die*. Colin Legum. *The Guardian*, 23 de marzo de 1969.

²⁵⁶ Britain has been trying to reduce the nationalist emotionalism of the Argentines over this issue by reaching an understanding to leave the question open (traducción propia).

²⁵⁷ Falkland Islands. Volume 776: debated on Tuesday 21 January 1969. Commons Chamber.

²⁵⁸ I should add that in relation to the population of the, islands, which is quite small, the aid I have described is on a fairly generous scale. (traducción propia).

²⁵⁹ Even so, would it not be better if far more aid were concentrated on people like the Falkland Islanders rather than on some of those countries which are so consistently ungrateful when they receive it? (traducción propia).

Otro debate, esta vez en la Cámara de los Lores, ocurrido en 17 de febrero de 1969²⁶⁰, el entonces Secretario de Estado para Relaciones Exteriores y de la Mancomunidad, Michael Stewart (Laborista), y el señor Bernard Braine MP (Conservador), es un claro ejemplo del intento de algunos sectores en mantener las posibilidades de negociaciones con los argentinos abiertas, en cuanto otro ala buscaba impedir las de cualquier manera. Después del Secretario Stewart contestar a dos preguntas del señor John Peyton MP (Conservador) sobre el estado de las conversaciones con el gobierno argentino sobre la Cuestión Malvinas y si las mismas se encontraban en un punto de inflexión, a lo cual el Secretario dijo que a pesar de que no hubo avances en las semanas anteriores, era posible seguir con las discusiones, el señor Braine lo cuestionó sobre por cual razón las reuniones deberían seguir, si los isleños eran muy claros en sus intenciones de permanecer británicos²⁶¹. A esto, el señor Stewart le contestó que la idea de una transferencia de soberanía no estaba descartada, era posible que eso pasase, desde que fuera posible llegar a un acuerdo con la Argentina que ofreciera a los isleños una relación satisfactoria y estuviera en conformidad con sus intereses²⁶².

El 17 de marzo de 1969, en nueva sesión en la Cámara de los Comunes, nuevamente fue cuestionada la posibilidad de haber una transferencia de soberanía en contra de la voluntad de los habitantes de las islas. Tal hipótesis una vez más fue descartada, aunque se explicó que no había manera de impedir a los argentinos de querer debatir la cuestión, pero hubo una reafirmación de que los isleños no serían contrariados. También fue recordado que uno de los objetivos de las negociaciones era mejorar la relación del Reino Unido con toda la América Latina²⁶³

A pesar de las constantes y seguidas aclaraciones, el debate sobre una posible transferencia de soberanía fue recurrente en el bienio 1969-71.

En un jueves, 20 de noviembre de 1969, una tempestad asoló *Westminster* y *Whitehall* al mismo tiempo. El gobierno y los parlamentarios estaban en el primero de algunos días de mucha intensidad. Se filtró la información de que Argentina y Gran Bretaña presentarían declaraciones independientes, pero muy similares al Secretario-General de la ONU, U Thant. Mientras algunos conservadores acusaban al gobierno de entregar los isleños a los argentinos, los laboristas intentaban contornar la crisis y calmar los ánimos²⁶⁴.

El Secretario Stewart estuvo a punto de perder su puesto. No obstante, el día siguiente se supo que las declaraciones nada decían sobre transferencia de soberanía, sino que ambos países se comprometieron a trabajar juntos para solucionar y amenizar sus diferencias y buscar soluciones para el tema relacionado a las comunicaciones entre las islas y el continente. Mientras *The Times* enfocó su nota en la disposición argentina en suspender las prohibiciones de comunicaciones directas entre su territorio continental y el archipiélago²⁶⁵, *The Guardian* abordó la pequeña crisis que se generó por el Secretario para Relaciones Exteriores no haber aclarado de lo que se trataban las declaraciones. La explicación fue que el anuncio en el viernes, 21 de noviembre, favorecía una mejor posibilidad de información de lo que estaba pasando entre los isleños²⁶⁶. El 22 de noviembre, sábado, el destaque del *The Guardian* fue el anuncio de que en 1971

²⁶⁰ Falkland Islands. Volume 778: debated on Monday 17 February 1969. Lords Chamber.

²⁶¹ Having regard to the right hon. Gentleman's reply, is the position now that as the Falkland islanders are firmly resolved to remain British there can be no question of the transfer of sovereignty? Why does this issue remain on the agenda? (traducción propia).

²⁶² That matter has been explained several times. There can be a question of transfer of sovereignty only as part of an arrangement which will give a permanently satisfactory relationship between the islands and Argentina, and if the islanders themselves regarded such an arrangement as satisfactory to their interests. I think that it will be desirable to resume the discussions, but they are bound all the time by that condition. (traducción propia).

²⁶³ Falkland Islands. Volume 780: debated on Monday 17 March 1969. Commons Chamber.

²⁶⁴ *Falkland leak starts major Stewart row*. Patrick Keatley. *The Guardian*, 20 de noviembre de 1969.

Falklands statement demanded. *The Times*, 20 de noviembre de 1969.

²⁶⁵ *Argentina agrees to discuss lifting Falklands ban*. Diplomatic staff. *The Times*, 22 de noviembre de 1969.

²⁶⁶ *Anger over Falklands*. Christine Eade. *The Guardian*, 21 de noviembre de 1969.

se realizarían una serie de reuniones entre Argentina y Gran Bretaña para discutir la cuestión de las comunicaciones, y que nuevamente el gobierno británico negó cualquier tratativa sobre transferencia de soberanía²⁶⁷.

El intervalo entre los días 19 y 24 de noviembre de 1969, fueron momentos de mucha tensión y agitación en el parlamento, con muchos rumores y acusaciones y temores de que el gobierno estaría negociando lo que siempre negó, la transferencia de soberanía de las Malvinas. Por otro lado, los que tenían conciencia del verdadero contenido de las declaraciones, temían que el efecto generado por los rumores pudiera frustrar su iniciativa. Al final, la situación fue controlada, aunque en algunos sectores permaneció la bronca por el gobierno no haber controlado mejor la situación²⁶⁸.

El gobierno laborista, del Primer-Ministro Harold Wilson, que había empezado las conversaciones con la Argentina, llegó a su fin en 19 de junio de 1970, siendo sucedido por Edward Heath, del Partido Conservador, que dio continuidad a los encuentros.

Un reportaje intitulado “La historia de las islas ásperas”²⁶⁹, escrita por John Young en *The Times*, con fecha de 4 de Julio de 1970, muestra las divergencias entre las visiones británicas e isleñas hacia Argentina, y también el entendimiento de los primeros sobre las islas. Young empieza hablando sobre el bueno histórico de relaciones entre Buenos Aires y Londres en la primera mitad del siglo XX y marca la Segunda Guerra Mundial y los dos primeros gobiernos de Juan Domingo Perón como un punto de cambio en los ánimos de ambos lados. Luego, hace un salto en el tiempo para los años más recientes al en que se encontraba, diciendo que en aquellos últimos meses las relaciones habían mejorado. Trata, más que nada, de cuestiones comerciales, destacando las importaciones británicas de carne argentina, pero la parte más interesante viene a seguir. El autor aborda la situación de entonces de las Malvinas, atribuyendo a la intensificación de los reclamos argentinos por soberanía el motivo por el cual las relaciones entre los dos países volvieron a enfriarse. En su texto, Young afirma que:

A pesar de este grupo de islas áridas azotadas por el viento en el Atlántico Sur no tener ninguna importancia estratégica o comercial para Gran Bretaña hace mucho, el rechazo rotundo de los isleños a mismo considerar la posibilidad de un cambio de lealtad, ha forzado a la representación británica a resistir repetidamente a las apelaciones fervorosas de sus pares argentinos en las Naciones Unidas²⁷⁰ (The Times, 1970; traducción propia).

Young demostró no comprender la razón del reclamo argentino por un territorio que él, como muchos otros británicos, veía de manera tan desinteresada. También puntuó que la desconfianza isleña hacia la Argentina se basaba esencialmente en ignorancia. Para dar bases concretas a su argumento, mencionó el testimonio de un argentino que decía que los isleños veían a los argentinos como “bandidos incivilizados, vestidos con ponchos y sombreros, arriba de caballos y tiroteando a todos lados”²⁷¹.

Sin embargo, el periodista responsabilizó a los gobiernos argentinos por la parte más grande de la imagen distorsionada que los isleños tenían hacia Argentina. Tal argumentación se basaba en el rechazo de Buenos Aires en aceptar

²⁶⁷ *UK firm on Falklands*. John Torode. The Guardian, 22 de noviembre de 1969.

²⁶⁸ Falkland Islands. Volume 791: debated on Wednesday 19 November 1969. Commons Chamber.

Falkland Islands. Volume 791: debated on Thursday 20 November 1969. Commons Chamber.

Falkland Islands. Volume 792: debated on Monday 24 November 1969. Commons Chamber.

²⁶⁹ *Rough islands story*. John Young. The Times, 4 de julio de 1970.

²⁷⁰ Although this group of barren windswept islands in the south Atlantic had long ceased to have any strategic or commercial significance for Britain, the flat refusal of their inhabitants even to consider switching loyalties forced the British delegation repeatedly to resist fervent appeals by Argentina to the United Nations.

²⁷¹ They see us as uncivilized bandits, dressed in ponchos and sombreros, riding around on horseback and shooting off pistols in all directions (traducción propia).

los pasaportes británicos de la población isleña y la prohibición de todas las formas de comunicación directa entre las islas y el continente a través del territorio argentino, lo que obligaba a los isleños a dirigirse hacia el Uruguay.

A pesar de lo que fue apuntado en el párrafo anterior, John Young finalizó su artículo diciendo que era exactamente el tema de las comunicaciones entre el archipiélago y el continente que sería lo más abordado en las conversaciones que se iniciarían en Londres en los próximos días. Además de las delegaciones de los dos países, también se hicieron presentes representantes isleños. Las delegaciones argentina y británica se pusieron de acuerdo en reconocer y respetar el contenido del memorándum presentado meses antes a Secretaría General de la ONU, donde se reconoció que existía una disputa territorial y que el encuentro debería enfocarse en encontrar soluciones prácticas y aceptables para permitir la libertad de tránsito y comunicaciones entre las islas y el territorio continental mutuamente.

En una carta destinada al editor del *The Times*, publicada en la edición de 13 julio de 1970 bajo el título "Islas Malvinas"²⁷², el Reverendo Eric Thornley, que fue el cura responsable por la parroquia de las Malvinas entre 1962 y 1966, hizo una aclaración en su texto, de manera intencional o no, sobre las diferencias entre las visiones metropolitana e isleña sobre la situación del archipiélago. A pesar de la contrargumentación inicial a lo que fue escrito por James Young sobre la ignorancia de los isleños hacia la Argentina y los argentinos, lo que verdaderamente interesa para este estudio es la afirmación de que los isleños tienen una "comprensión de lealtad e imperio más cercana a aquella de los tiempos Eduardianos que de las ideas que los británicos tenían en aquella época sobre estos conceptos. Esto termina por ser una comprobación de la afirmación de Donaghy mencionada anteriormente, sobre la población isleña ser más británica que los propios británicos. El Reverendo Thornley finalizó su carta diciendo que los isleños recibirían bien una mayor libertad de comunicaciones con el continente, y que lo que no deseaban y temían era la posibilidad de que ser totalmente entregues a los argentinos, que poseían una cultura e idioma completamente distintos de los suyos.

Estas dos notas, permeadas de relatos de fuentes primarias y secundarias, son una demostración clara de como las realidades, los discursos y el imaginario de isleños y británicos eran distintos en las décadas de 1960 y 1970. Si para los británicos las islas se estaban volviendo en un estorbo y causa de preocupaciones y molestias económicas, comerciales, diplomáticas e de seguridad innecesarias y sin sentido, los isleños se agarraban a una memoria colectiva vinculada a un pasado que poco tenía que ver con el presente, lo que los imbuía de un patriotismo y lealtad hacia Gran Bretaña en niveles e intensidad que era considerados exagerados y desconectados de la realidad en la metrópoli. No obstante, era lo suficiente y necesario para movilizar el apoyo de políticos, empresarios y demás interesados en sostener el *lobby* en favor de la *Falkland Islands Company* y de los habitantes de las Malvinas.

²⁷² *Falkland Isles*. Rev. Eric Thornley. *The Times*, 13 de julio de 1970.

Mientras tanto, en el parlamento británico los debates sobre las islas giraban alrededor de temas como la construcción de una pista de aterrizaje²⁷³ y demás acciones para promover la mejora de las comunicaciones con dicho territorio²⁷⁴; la presencia militar británica²⁷⁵²⁷⁶; investigaciones relacionadas al medio ambiente local y a las características geológicas, como la posibilidad de reservas de petróleo²⁷⁷; en demostrar apoyo a los isleños y sus intereses²⁷⁸, especialmente aquellos que podrían ser afectados por negociaciones entre el Reino Unido y la Argentina, que involucrase alguna forma de transferencia de soberanía o cesión de derechos a Buenos Aires²⁷⁹.

Esto demuestra algo relativamente natural y recurrente en diversos países: ni siempre las preocupaciones inmediatas de la población son aquellas tratadas a nivel institucional y gubernamental. La causa para este fenómeno no es solo un supuesto descompaso entre el pueblo y sus representantes, sino que, en el universo de la institucionalidad, generalmente, se tiene más conocimiento de hechos e informaciones que ni siempre están a la disposición del público y, también, intereses que sobrepasan e importan más que aquellos que el ciudadano común puede ver en su cotidianidad. Ejemplos de eso son las investigaciones geológicas conducidas en las islas con el objetivo de verificar si había petróleo en su territorio y el deseo de establecer conversaciones con el gobierno argentino para solucionar la cuestión de las comunicaciones entre el archipiélago y el continente, como parte de un objetivo más amplio de mejorar las relaciones diplomáticas y comerciales británicas junto a los Estados latinoamericanos.

El diario *The Guardian*, publicó el 15 de julio de 1970 un reportaje escrito por Patrick Keatley, intitulado “Tres isleños en las nuevas conversaciones”²⁸⁰, sobre la presencia de tres isleños en la delegación británica que participaría de las tratativas que en el año siguiente resultaría en la firma del Acuerdo de Comunicaciones. Ya al principio, Keatley hizo una aclaración de que ninguna decisión de carácter político sería tomada, pues las negociaciones se resumirían a la mejora de las comunicaciones. Luego, hizo un breve recuento de cómo nació la idea del encuentro y también sobre la historia de las islas, según la versión británica. Destacó el rechazo del reclamo argentino por parte de la población implantada, a quienes describió como “mayoritariamente ganaderos de ovejas, descendientes de agricultores galeses y escoceses que emigraron para allá durante la Era Victoriana”²⁸¹. Por fin, concluyó diciendo que la inclusión de los tres isleños en la delegación británica, “podría ser la señal de una nueva determinación en *Whitehall* para resistir a las reivindicaciones de Argentina”²⁸². Keatley esclareció que la presencia de los isleños técnicamente sería solamente consultiva.

En el 25 de julio de 1970, *The Guardian* publicó un nuevo relato de Patrick Keatley, “Malvinas en conversaciones con la Argentina”²⁸³, donde el corresponsal informó sobre los resultados del encuentro entre las delegaciones argentina y británica en Londres. Dijo que al que parecía, la Argentina y los representantes de las Islas Malvinas habían logrado

²⁷³ Falkland Islands (Airstrip). Volume 795: debated on Wednesday 4 February 1970. Commons Chamber.

²⁷⁴ Falkland Islands. Volume 801: debated on Monday 11 May 1970. Commons Chamber.

²⁷⁵ Navy Estimate, 1970-71, Vote A. Volume 797: debated on Monday 9 March 1970. Commons Chamber.

²⁷⁶ Military Hovercraft Development. Volume 309: debated on Tuesday 14 April 1970. Lords Chamber.

²⁷⁷ Falkland Islands. Volume 798: debated on Thursday 19 March 1970. Commons Chamber.

²⁷⁸ Foreign Affairs. Volume 803: debated on Monday 6 July 1970. Commons Chamber.

²⁷⁹ Falkland Islands. Volume 804: debated on Monday 20 July 1970. Commons Chamber.

²⁸⁰ 3 *Falklanders at new talks*. Patrick Keatley. *The Guardian*, 15 de julio de 1970.

²⁸¹ They are mostly sheep farmers, the descendants of Welsh and Scottish farmers who emigrated there in Victorian times (traducción propia).

²⁸² It may be a sign of a new determination in Whitehall to resist the Argentine claim that for the first time three Falklanders will be at the talks as part of the British delegation (traducción propia).

²⁸³ *Falklands in talks with Argentina*. Patrick Keatley. *The Guardian*, 25 de julio de 1970.

superar algunos obstáculos y avanzar en las negociaciones para mejorar y ampliar las comunicaciones entre los territorios. También anunció que serían realizadas dos reuniones más, la siguiente en Buenos Aires y la posterior en la entonces denominada Port Stanley. Keatley aún expresó que, si hubiera éxito en las conversaciones, eso podría ser benéfico para la Gran Bretaña en su relación con España sobre Gibraltar, pues ya era de conocimiento público las colaboraciones y el apoyo mutuo entre argentinos y españoles por sus respectivos reclamos territoriales en contra del Reino Unido. El periodista finalizó recordando a sus lectores que lo abordado en el encuentro decía respecto apenas a materias sobre las comunicaciones, que Argentina mantenía su reivindicación histórica y Gran Bretaña sostenía sus argumentos de siempre para defender su soberanía sobre el archipiélago.

Casi cuatro meses después, en el 20 de noviembre de 1970, fue publicado “Misión de las islas se escapa discretamente”²⁸⁴, donde Keatley contó que una delegación de tres isleños había llegado a Buenos Aires sin que en Londres hubiera cualquier tipo de anuncio o información sobre su viaje y las actividades que tendrían en la capital argentina. La embajada británica en la ciudad sudamericana declaró, posteriormente a la llegada de los tres individuos, que los mismos no tendrían ningún tipo de compromisos políticos, lo que fue implícitamente confirmado por la versión oficial del gobierno local, que afirmó que los tres visitantes estaban allí para buscar maneras de ampliar las vías de comunicación entre el continente y el archipiélago. El misterio y la curiosidad sobre las razones e intenciones de la visita aumentaron debido a la negativa de los isleños en conceder entrevistas tanto a los periodistas argentinos, como a los británicos. De acuerdo con informaciones del gobierno británico, hubo un anuncio público en las Malvinas sobre la visita el 6 de noviembre, aproximadamente diez días antes de que la pequeña delegación llegase al territorio continental, donde estaba previsto quedarse hasta el séptimo día del siguiente mes. *Whitehall* alegó que había sido una iniciativa local organizada por los isleños y subrayó que no poseía carácter político de ninguna manera. Sin embargo, Keatley observó que el líder de la misión era el señor Leslie Gleadell, un funcionario administrativo británico en las islas responsable por las finanzas y que también ejercía, en aquel momento, el cargo de secretario colonial.

Al mismo tiempo, en *Westminster* el Secretario de Estado para Relaciones Exteriores y de la Mancomunidad, Joseph Godber MP, fue cuestionado por los Miembros del Parlamento sobre la posición y las políticas que su ministerio adoptaría en las conversaciones. También le fue requerida la suspensión de las negociaciones y que junto a la misma fuera enviado un mensaje definitivo al gobierno argentino que el Reino Unido no aceptaba de ninguna forma hablar sobre transferencia de soberanía del archipiélago. A las manifestaciones de este contenido, proferidas por los señores Bernard Braine MP y Michael Clark Hutchison MP, el Secretario contestó que en las reuniones no sería tratado nada que fuera más allá de lo necesario en términos prácticos para la cuestión de la mejora de las comunicaciones, y que la posición del gobierno británico frente al asunto de la soberanía de las Malvinas no había cambiado, no podría haber tratativas en ese sentido si fueran contra la voluntad de los isleños. El Secretario Godber complementó diciendo que era preciso reconocer que los isleños tenían intereses en la materia y que poseían tres representantes en las discusiones en funciones prácticas y quienes él creía que podrían contribuir positivamente para un consenso entre Argentina y Gran Bretaña²⁸⁵.

Días antes, en otro debate en la Cámara de los Comunes²⁸⁶, el señor Robert Adley MP expresó su sentimiento de esperanza de que el gobierno “iba hacer lo que era correcto” y posicionarse junto a los isleños. Afirmó que estaba seguro de que “el pueblo de las Islas Malvinas puede esperar recibir el apoyo y soporte que necesitan para mantener sus lazos” con el Reino Unido, “del cual, sin excepciones, todos sus ciudadanos son descendentes”²⁸⁷.

²⁸⁴ *Island mission slips in quietly*. Patrick Keatley. The Guardian, 20 de noviembre de 1970.

²⁸⁵ Falkland Islands. Volume 804: debated on Monday 20 July 1970. Commons Chamber.

²⁸⁶ Foreign Affairs. Volume 803: debated on Monday 6 July 1970. Commons Chamber.

²⁸⁷ I am hopeful that the foreign affairs policies of the present Government will be to do what is right and to stand by our friends. I am sure that the people of the Falkland Islands can look forward to receiving the backing and support which they need in the maintenance of their links with this country, from which, without exception, all of their citizens are descended (traducción propia).

Ambos debates mencionados anteriormente son muestras de como el *lobby* isleño actuaba en la política británica en los comienzos de los años 1970. Aquellos que se disponían como voceros e instrumentos de los intereses y objetivos de los habitantes y de los detentores de inversiones en las islas, buscaban aprovechar todas las oportunidades para reforzar su apoyo a los “amigos” - como se refirió a los isleños el señor Robert Adley²⁸⁸ -e intentar conseguir más recursos materiales, humanos y financieros para sostener el modo de vida y la economía local y proveer las garantías políticas, diplomáticas y de seguridad consideradas necesarias.

The Times, en el 17 de mayo de 1971, a través de un texto denominado “Argentina intenta ganar los corazones de los isleños”²⁸⁹, escrito por Richard Wigg, informó sobre las propuestas argentinas: vuelos semanales entre Comodoro Rivadavia y Port Stanley para transportar correspondencias, cargas y pasajeros; subsidios a los precios de los billetes aéreos; participación argentina en la construcción de una pista de aterrizaje en las islas; permisos para que los isleños puedan visitar y residir en territorio continental sin tener que renunciar a sus pasaportes británicos; suspensión del servicio militar obligatorio para los jóvenes; intercambio agrícola; becas de estudios para niños y niñas. Wigg recordó que la única conexión existente entre el archipiélago y el continente en aquel momento era un servicio mensual de barco hacia Montevideo, pero la proveedora, la *Falkland Islands Company*, ya había avisado que el mismo sería suspendido a fin de año, lo que ampliaría el aislamiento impuesto a las Malvinas desde diez años antes.

El artículo publicado por Wigg tuvo considerable repercusión, habiendo recibido dos cartas con comentarios de lectores, ambas intituladas “El futuro de las Malvinas”²⁹⁰. La primera tiene fecha en 25 de mayo de 1971 y fue escrita por el señor Peter Martindale, que residía en Exeter. En su carta, el señor Martindale argumentó que, debido al ya anunciado cese del servicio de barco hacia Montevideo, los isleños no tenían mucha opción, sino aceptar lo que les fue ofrecido por los argentinos, para que no se quedasen completamente aislados del continente. Él instó al gobierno británico a garantizar formas alternativas de transporte para atender las necesidades de los que vivían en las Malvinas, afirmando que, si eso no fuera organizado, al final la decisión no sería de los isleños y tampoco del gobierno británico, sino que únicamente de la *Falkland Islands Company*. En su visión, tal facto contrariaría la promesa a los isleños de que la soberanía no sería negociada de ninguna manera en contra de su voluntad, pues para el señor Martindale, estaba implícito en la promesa que un grande cambio en la vida y la rutina de los habitantes del archipiélago también no ocurriría sin su asentimiento.

La segunda carta, escrita por el señor Miles Clifford, que tenía como dirección para correspondencias el Athenaeum Club en Londres, fue publicada el 29 de mayo siguiente²⁹¹. El señor Clifford apoyó lo que había sido dicho en la carta del señor Martindale, subrayando la gran lealtad de los isleños y exhortando que no fueran abandonados a su propia suerte. En su visión, el permiso para que Argentina se hiciera cargo de la operación de los vuelos, sería un límite muy delicado y que justificaría los temores de la población isleña. Prosiguió su argumentación rememorando las millonarias contribuciones anuales del Reino Unido a sus antiguas colonias en África y a otras posesiones de ultramar, para afirmar que el costo para mantener las Malvinas era pequeño. Concluyó recapitulando la participación de los isleños en las dos guerras mundiales y diciendo que en tiempos inestables como los que vivían, esta ayuda lejana podría ser útil nuevamente.

Estas dos opiniones contrarían el posicionamiento presentado por periodistas y estudiosos al principio de este capítulo, lo que lleva a creer que había una diferencia de sentimientos hacia las islas en el Reino Unido. Todavía, la

²⁸⁸ Foreign Affairs. Volume 803: debated on Monday 6 July 1970. Commons Chamber.

²⁸⁹ Argentina tries to win the hearts of Falkland Islanders. Richard Wigg. *The Times*, 17 de mayo de 1971.

²⁹⁰ *Future of Falklands*. Peter Martindale. *The Times*, 25 de mayo de 1971.

_____. Miles Clifford. *The Times*, 29 de mayo, 1971.

²⁹¹ *Future of Falklands*. Miles Clifford. *The Times*, 29 de mayo de 1971.

escasa presencia del tema en los diarios es una evidencia de que no era una preocupación constante en la vida de los británicos, como es posible ver en los datos presentados en el próximo párrafo.

También en el 17 de mayo de 1971, en la Cámara de los Lores, el Conde Cowley cuestionó el Marqués de Lothian sobre el estado de las conversaciones entre Argentina y Gran Bretaña sobre las comunicaciones de las islas Malvinas, al que el Marqués contestó²⁹²:

(...) fue acertado el aquel año [1970] deberíamos empeñar todos los nuestros esfuerzos para alcanzar un acuerdo con el Gobierno Argentino sobre las comunicaciones. También nos pusimos de acuerdo que futuras reuniones serían realizadas en Buenos Aires y Port Stanley. Una ronda de negociación, con la participación de isleños, está planeada para acontecer en Buenos Aires entre los días 21 y 30 de junio. Los funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores y de la Mancomunidad que participarán en las reuniones van a visitar las islas Malvinas antes. Los asuntos que serán considerados son los prácticos, y la soberanía no está en la agenda. Nosotros esperamos que esas conversaciones puedan conducir para una mejora de las comunicaciones y beneficios económicos para las islas Malvinas. En todo caso, el Gobierno de Su Majestad ayudará al Gobierno de las islas Malvinas a asegurar que comunicaciones adecuadas sean mantenidas. (...) ²⁹³ (traducción propia).

Un reportaje que trajo un panorama distinto de la situación fue lo que publicó Richard Wigg en *The Times* el 7 de junio de 1971, con el título “Nuevo estado de ánimo en Malvinas con relación a Argentina”²⁹⁴. En este artículo, el periodista comentó que la demostración de buena voluntad por parte de Argentina generó algún entusiasmo entre los isleños, aunque muchos no se manifestaban abiertamente en favor del acuerdo, pero había lo que él llamó de una “mayoría silenciosa”, contenta y ansiosa por los resultados y perspectivas positivas que podrían surgir a lo largo de los años. Uno de los deseos era que el gobierno argentino aceptara que empresas aéreas y de navegación de otros países puedan operar en el archipiélago. En una serie de cortas entrevistas con isleños, quedó claro que el temor hacia la Argentina entre ellos no era tan grande como se solía anunciar, pero todos fueron muy firmes en afirmar que, si Buenos Aires tuviera paciencia y respeto hacia los habitantes de las islas, podría alcanzar su principal objetivo en largo plazo.

The Times, en 21 de junio de 1971, publicó un texto intitulado “Conversaciones sobre las Malvinas empiezan con optimismo”²⁹⁵, anunciando el inicio de las reuniones finales sobre la cuestión de las comunicaciones, destacando que cualquier tema relacionado a la transferencia de soberanía estaría en segundo plano y, *a priori*, no sería abordado. Los relatos eran de que el clima entre las delegaciones era amistoso y optimista.

El 2 de julio de 1971, *The Times* publicó un reportaje escrito por Richard Wigg, “Argentina de acuerdo con conexión aérea con las Malvinas”²⁹⁶ en que se anunció la rúbrica del Acuerdo de Comunicaciones. El texto trató del establecimiento de servicios aéreos y navales para conectar las islas al continente, igualmente de la construcción de un aeropuerto cerca de Port Stanley, que sería financiado por el Reino Unido, la creación de un documento especial para el

²⁹² Falkland Islands: Communications With Argentina. Volume 319: debated on Monday 17 May 1971. Lords Chamber.

²⁹³ (...) it was agreed in that year that we should make every effort to reach agreement with the Argentine Government on communications. It was also agreed that further meetings should be held in Buenos Aires and Port Stanley. A round of talks, with Islands participation, is planned to take place in Buenos Aires between June 21 and 30. The Foreign and Commonwealth officials who will take part in these talks will visit the Falkland Islands beforehand. The matters under consideration are practical ones, and sovereignty is not on the agenda. We hope that these talks may lead to improved communications and to economic benefits for the Falkland Islands. In any case, Her Majesty's Government will help the Falkland Islands Government to ensure that adequate communications are maintained. (...)

²⁹⁴ *New mood in Falklands towards Argentina*. Richard Wigg. *The Times*, 7 de junio de 1971.

²⁹⁵ *Falklands talks begin with optimism*. Latin America correspondent. *The Times*, 21 de junio de 1971.

²⁹⁶ *Argentina agrees on Falklands air link*. Richard Wigg. *The Times*, 2 de julio de 1971.

tránsito de los isleños entre las Malvinas y la Argentina continental y las consideraciones jurídicas, que aclaraban que nada en el acuerdo significaba la renuncia de los reclamos de una parte o de otra.

En la publicación del *The Guardian*, el tono fue similar. Patrick Keatley, el corresponsal del diario que casi todo el tiempo acompañó las discusiones, escribió "Problema de control de las Malvinas congelado"²⁹⁷. Además de abordar los puntos ya mencionados en el artículo del *The Times*, Keatley también señaló el establecimiento de servicios postales, de cable y telegráficos, la resolución de la cuestión del servicio militar obligatorio para los isleños y, principalmente, lo que él clasificó de congelamiento de los reclamos.

El 8 de julio de 1971, la Cámara de los Comunes se reunió y el señor Biggs-Davison hizo un cuestionamiento sobre el Acuerdo de Comunicaciones al Secretario de Relaciones Exteriores, Alec Douglas-Home. La pregunta fue justamente si Douglas-Home aseguraba que los derechos y la soberanía británica sobre las islas Malvinas no habían sido comprometidas de ninguna manera en la firma del acuerdo, a lo cual el Secretario confirmó que nada había sido negociado en este sentido²⁹⁸.

Consideraciones finales

Entre enero de 1969 y diciembre de 1971, el diario *The Times* hizo veinte y una publicaciones concernientes a las Malvinas, siendo que, de estas, catorce de alguna manera estaban relacionadas a del Acuerdo de Comunicaciones. En el mismo periodo, trece publicaciones pueden ser encontradas en los archivos digitales de *The Guardian* y casi todas hacen referencias al acuerdo, apenas una trata de la Cuestión Malvinas sin mencionarlos. En *The Times* las publicaciones variaban en formato y contenido, siendo posible encontrar notas, reportajes, noticias generales, cartas de lectores destinadas al editor, informes de la Iglesia Anglicana, obituarios y otros. Mientras en *The Guardian* las publicaciones son restrictas a reportajes, noticias y cartas, con el predominio de su corresponsal diplomático y para la Mancomunidad, Patrick Keatley.

En el parlamento británico, el acompañamiento de las negociaciones fue más frecuente y constante que en la prensa y en la sociedad en general, lo que normalmente suele pasar. La mayoría de las actividades se dio en la Cámara de los Comunes, con pocas intervenciones ocurriendo en la Cámara de los Lores. A pesar de la frecuencia, algunos temas se repitieron bastante, como las insistentes preguntas sobre si el Reino Unido estaba negociando o no con la Argentina la transferencia de soberanía de las islas Malvinas, lo que fue negado en todas las ocasiones y se mostró verdadero cuando de la firma del Acuerdo de Comunicaciones. La mayoría de los defensores de la preservación de la relación entre los isleños y Londres eran políticos del Partido Conservador. Ya los del Partido Laborista se mostraron más dispuestos a negociar con los argentinos.

En la sociedad civil, se pudo observar una objeción más grande en el mantenimiento de las Malvinas como una colonia británica entre los periodistas, lo que hizo con que algunos de sus lectores se manifestasen desconformes y defendiendo los vínculos con los isleños y el apoyo y soporte de Gran Bretaña hacia los mismos. También fue posible notar que la visión de determinados individuos sobre las islas era demasiado tendenciosa a lo que defendían.

Otra observación interesante es que la repercusión mientras las conversaciones se desarrollaban, fue más grande que cuando se firmó el acuerdo. En ambos diarios analizados, no se encuentra nada relevante sobre el Acuerdo de Comunicaciones entre la fecha de su firma, 2 de julio, y 31 de diciembre de 1971. Eso permite concluir que más que cualquier interés práctico, lo que agitó a la sociedad civil, fue mayoritariamente el fantasma de una supuesta negociación de transferencia de soberanía de las islas. En cierta medida, lo mismo se puede decir de los parlamentarios, aunque los temas más cotidianos relativos a las Malvinas siguieron su curso natural.

²⁹⁷ *Problem of Falklands rule frozen*. Patrick Keatley. *The Guardian*, 2 de julio de 1971.

²⁹⁸ *Argentina and Falklands Islands*. Volume 820: debated on Thursday 8 July 1971. Commons Chamber.

Falkland leak Argentine
starts major gesture of
Stewart row kindness on
Falklands **Falklands**
in talks **Problem of**
with **Falklands**
Argentina rule frozen

Bibliografía

Donaghy, Aaron. British Policy in the Falklands in the 1970s. HistoryHub, 2014. School of History & Archives. University College Dublin. Disponible en: <http://historyhub.ie/british-policy-in-the-falklands-during-the-1970s> Acceso en: 11/06/2021.

Hansard. The oficial report of all Parliament debates. Disponible en: <https://hansard.parliament.uk/> Acceso en 11/06/2021.

The Guardian Archive. Disponible en: <https://theguardian.newspapers.com/> Acceso en 11/06/2021.

The Times Archive. Disponible en: <https://www.thetimes.co.uk/archive> Acceso en 11/06/2021.

MALVINAS
ARGENTINA
REINO UNIDO
LOBBY



MALVINAS
ARGENTINA
REINO UNIDO
LOBBY

EL LOBBY FALKLAND Y LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES ARGENTINO-BRITÁNICOS DE 1971

ANA LAURA BANEGA VILLARUEL

Resumen Los acuerdos de comunicaciones argentino-británicos, alcanzados cuarenta años atrás, representan uno de los hitos clave en las negociaciones por la disputa de soberanía de las islas Malvinas. En tal sentido, la mirada retrospectiva nos permite identificar un actor clave, superficialmente estudiado, que con sus acciones cambió el rumbo de la política exterior británica hacia la Cuestión Malvinas: el Lobby *Falkland*. Por ello, se analizan las acciones de este actor y su impacto en las negociaciones entre Argentina y el Reino Unido, y sus consecuencias sobre los acuerdos de comunicaciones de 1971. Con el objeto de mostrar que sus acciones fueron efectivas y tuvieron un impacto determinante en el curso de las negociaciones bilaterales, se presenta el siguiente artículo.

Palabras clave: Malvinas, Argentina, Reino Unido, Lobby

Abstract The Argentinian-british agreements for communications, reached forty years ago, represent one of the key milestones within the negotiations regarding the dispute for sovereignty over the Malvinas islands. In such sense, the retrospective overview allows us to identify a key actor, superficially studied, whose actions changed the path of the external british politics over Malvinas Issue: the Falkland Lobby. Because of that, the actions of this actor are analysed, and so their impact in the negotiations between Argentina and the United Kingdom, and its consequences over the agreements for communications of 1971. With the objective of showing that their actions were effective and had a determinant impact over the course of bilateral negotiations, the following article is presented.

Keywords: Malvinas – Argentina – Reino Unido – Lobby

Introducción

Al cumplirse cuarenta años de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, la mirada retrospectiva sobre los mismos nos permite vislumbrar la presencia de actores que no han sido estudiados con la profundidad que merecen, aun habiendo tenido un rol activo y determinante en la dinámica de estos acuerdos.

Los Acuerdos de Comunicaciones argentino-británicos, fueron una serie de convenciones alcanzadas el 1 de julio de 1971 con relación a la provisión de servicios del Estado argentino a las Islas Malvinas y sus pobladores. Enmarcados en las negociaciones bilaterales vigentes entre la Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda de Norte por recomendación de la resolución 2065 (XX) de la Asamblea General de Naciones Unidas, propusieron el establecimiento de una comunicación aérea para el traslado de objetos y personas entre las Islas y el continente.

A su vez, abrían la posibilidad a que los isleños pudieran ingresar a la Argentina y residir en el país, recibiendo educación y atención en salud, haciendo uso de una "Tarjeta Blanca" que no hacía referencia a la nacionalidad para el ingreso y egreso de nuestro país. La misma fue utilizada también por aquellos argentinos y argentinas que se trasladaron a Malvinas para cumplir con la provisión de servicios propuesta, como el caso de los trabajadores de LADE (Líneas Aéreas Del Estado) o YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales).

Nuestro país se encontraba entonces bajo un régimen de facto, con Alejandro Agustín Lanusse a la cabeza del ejecutivo, y con Luis María de Pablo Pardo a cargo de las relaciones exteriores del país. Para el alcance de los acuerdos, habían sido fundamentales las intervenciones del ex Canciller Nicanor Costa Méndez y del embajador argentino ante el Reino Unido Eduardo Mc Loughlin. A su vez, estos últimos habían continuado las gestiones iniciadas por los representantes argentinos ante Naciones Unidas durante el gobierno democrático de Arturo Umberto Illia.

El presente trabajo pretende analizar el rol de un actor novedoso, no en términos cronológicos sino en términos académicos. Son pocos los autores y autoras argentinos que tratan su participación dentro de la serie de hechos históricos que conforman la Cuestión Malvinas, entendida esta como la disputa yacente entre la Argentina y el Reino Unido por la soberanía de los territorios de las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sándwich del Sur y los espacios aéreo y marítimo circundantes.

Dicho actor se denomina “Lobby *Falkland*”, y el período abarcado en este trabajo para su estudio va desde el origen de este grupo de presión, en 1968, hasta la sanción de la resolución 31/49 de la Asamblea General de Naciones Unidas, en 1976. Este último hecho será el que ponga en evidencia el congelamiento de las negociaciones en la relación bilateral argentino-británica, de allí su elección.

El rol del Lobby será descrito desde las acciones que este llevó adelante en relación con los mencionados Acuerdos de Comunicaciones, para así constatar su influencia en la dinámica de dichos acuerdos y en la relación entre la Argentina y el Reino Unido, mostrando también las consecuencias de esa influencia.

Puesto que este escrito está elaborado con auxilio de fuentes británicas tanto como de fuentes argentinas, utilizaré la expresión *Falkland* o *Falklands* en aquellos casos que la fuente bibliográfica así lo refiriese, siempre por razones académicas y atendiendo al hecho que la legítima denominación del archipiélago es Islas Malvinas.

Nace un grupo de presión

Por la sanción de la resolución 1514 (XV) de la Asamblea General de Naciones Unidas (NU), referente a la necesidad de poner fin al colonialismo en todo el mundo, la Cuestión Malvinas es introducida para su tratamiento en el Subcomité III del Comité Especial de Descolonización, fundado este en 1961. Reza el primer punto de la RES 1514 (XV):

“La sujeción de pueblos a una subyugación, dominación y explotación extranjeras constituye una denegación de los derechos humanos fundamentales, es contraria a la Carta de las Naciones Unidas y compromete la causa de la paz y de la cooperación mundial.”

Recordemos que la Argentina ha sostenido de manera ininterrumpida el reclamo por Malvinas desde la ocupación por la fuerza de esos territorios el 3 de enero de 1833 por parte de Inglaterra. Nuestro país abrazó la iniciativa de NU, y al comenzar las discusiones al interior del Subcomité III en septiembre de 1964, puso su energía en la prevalencia del principio de integridad territorial frente al principio de autodeterminación de los pueblos. Se entiende que este último no aplica en el caso Malvinas, puesto que la población que allí reside no es originaria sino implantada.

El punto de quiebre en la Cuestión Malvinas, victoria diplomática de la Argentina, llegó con la sanción de la RES 2065 (XX) que reconoce la existencia de la disputa por la soberanía de los territorios de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur entre Argentina y el Reino Unido, y afirma la prevalencia del principio de integridad territorial por provenir su sanción de las “*conclusiones y recomendaciones*” aprobadas por el Comité Especial. Cabe destacar que la resolución fue aprobada por 94 votos a favor, con 14 abstenciones, sin ningún voto en contra de las 108 delegaciones presentes.

Con la sanción de dicha resolución, comenzaron las negociaciones bilaterales entre Argentina y el Reino Unido, y también despertó la preocupación de los grupos de intereses económicos residentes en las Islas Malvinas. Se trataba, más específicamente, de la *Falkland Islands Company (FIC)*, la compañía que monopolizaba entonces la actividad económica en las Islas.

De 1800 habitantes que había en las Malvinas, la FIC empleaba al 60%. Además, sostenía los servicios de proveeduría, y los medios locales (una radio y un periódico, el *St. Mary's Herald*). Del mismo modo, era el principal interlocutor ante el Reino Unido, puesto que los territorios de las Islas eran una concesión victoriana -por carta real de 1852- y revestían el carácter de factoría, otorgándosele el estatus de territorio dependiente y no autónomo recién en 1983.

Mientras los cancilleres Zavala Ortiz y Stewart arribaban en 1968 a un "acuerdo de caballeros", en lo que conocemos como Memorándum de entendimiento de 1968; los altos mandos de la FIC, representados en su director Patrick Ainslie, habían comenzado ya una serie de tratativas con figuras relevantes de la política británica para fundar el Lobby y trincar los acuerdos entre nuestro país y el Reino Unido.

La FIC financió el Lobby para "hacer valer sus ideas e intereses ante el gobierno y el parlamento". De este modo, Ainslie incluyó entre sus fundadores a dos figuras estratégicas: Lord Edward Shackleton, parlamentario laborista, hijo del explorador antártico homónimo y con gran influencia en la Cámara de los Lores; y William Hunter Christie, ex empleado del Foreign Office y abogado.

William 'Bill' Hunter Christie será el encargado de dar cauce legal a la creación del Lobby, bajo la figura de la *Falkland Islands Office (FIO)*, compuesta la misma por otras dos asociaciones: el *Falkland Islands Committee* y la *Friends of the Falkland Islands*. Si bien ambas asociaciones compartían el objetivo primordial de mantener el estatus quo y evitar cualquier acuerdo entre Argentina y el Reino Unido, el *Committee* trabajaba la presión sobre el Parlamento y cualquier referencia a la cuestión de la soberanía, mientras que la *Friends* se enfocaba en dar a conocer la existencia de las Islas. Ambas asociaciones participaban de intervenciones en los medios de comunicación británicos por igual.

De los 26 miembros fundadores del *Committee*, la mitad eran parlamentarios, y 9 de ellos tenían intereses económicos directos y comprobables en las islas. Al momento de su conformación, todos ellos residían en el Reino Unido, y sólo 2 de ellos habían residido de manera temporal en las Islas.

Este último dato es especialmente relevante, si consideramos que la FIO decía defender el derecho de los isleños a vivir en paz en su propio país con una forma de gobierno de su propia elección ("*...the right of the Falkland Islanders to live in peace in their own country with a form of Government of their own choice*"). Cabe subrayar, además, que la actual oficina de la FIO se encuentra a sólo 8 minutos a pie del Palacio de Westminster, sede del Parlamento Británico.



EMBLEMA DE LA FIC EN UNA CONSTRUCCIÓN DE LAS ISLAS MALVINAS, MOSTRANDO SU ORIGEN DE CONCESIÓN REAL.

FALKLAND ISLANDS COMMITTEE						
N°	Miembro	¿Parlamentario? Si/No	Partido	Cámara	Residencia	¿Intereses económicos en las Islas? Si/No
1	Sir John Denman Barlow	Si	Liberal - Conservador	Comunes	Reino Unido	Si
2	Sir Geoffrey Miles Clifford	No (Gobernador de las Islas Malvinas y Dependencias 1946-1954)	Conservador	-	Reino Unido	No
3	David G. Ainslie	No (hermano del Chairman de la Falkland Islands Company)	-	-	Reino Unido	Si

EL LOBBY FALKLAND Y LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES ARGENTINO-BRITÁNICOS DE 1971

4	Mrs Dorothy I. Barton	No (Esposa de manager de la FIC)	-	-	Islas Malvinas / Reino Unido	Si
5	Sir John Alec Biggs-Davison	Si	Conservador	Comunes / Shadow Cabinet	Reino Unido	No
6	Charles Roden Buxton	Si	Liberal - Laborista	Comunes	Reino Unido	Si
7	Mrs. Anne Cameron	No (hija de un terrateniente, miembro del gobierno de las Islas y de la Falkland Sheepowner Association)	-	-	Reino Unido	Si
8	Sir William Clark	Si (también empresario, consultor de Tate&Lile ²⁹⁹)	Conservador	Comunes – Lores	Reino Unido	Si
9	Bernard Conlan	Si	Liberal – Laborista	Comunes	Reino Unido	No
10	Sir Nigel Thomas Loveridge Fisher	Si (también ministro de las colonias)	Conservador	Comunes	Reino Unido	
11	Sargento William John Grierson	No (Miembro de la Orden del Imperio Británico y de la Falkland Islands Defence Force)	-	-	Islas Malvinas / Reino Unido	-
12	Alan Michael Clark Hutchinson	Si	Partido Unionista (Escocia) – Conservador escocés	Comunes	Reino Unido	No
13	Eric Ogden	Si	Laborista	Comunes	Reino Unido	No
14	David James	Si	Conservador	Comunes	Reino Unido	No
15	James Johnson	Si	Laborista	Comunes	Reino Unido	No
16	David Russell Johnston	Si	Liberal demócrata escocés	Comunes	Reino Unido	No
17	Clifford Kenyon	Si (también terrateniente)	Laborista	Comunes	Reino Unido	Si

²⁹⁹ Tate&Lile es un proveedor mundial de materia prima para la industria alimenticia.

EL LOBBY FALKLAND Y LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES ARGENTINO-BRITÁNICOS DE 1971

18	Capitán Richard R. Pennefather	No	-	-	Reino Unido	No
19	Arthur Leolin Price	No (abogado del Chancery Bar, a cargo de la parte jurídica del Lobby)	-	-	Reino Unido	-
20	Sir Peter Markham Scott	No (hijo del explorador Antártico Sir Robert Falcon Scott)	Conservador	-	Reino Unido	No
21	Ronald Norman Spafford	No (co-fundador del grupo de la Falkland Islands Philatelic Study Group, vicepresidente del Committee)	-	-	Reino Unido	-
22	Donald James Stewart	Si	Partido Nacional Escocés	Comunes	Reino Unido	No
23	Sir Frederik Maurice Drake	No (Juez de la Suprema Corte de Inglaterra y Gales. Hijo de un comerciante de lana)	-	-	Reino Unido	Si
24	Eric William Hunter Christie	No (Abogado del Lobby, ex empleado de la Foreign Office británica)	-	-	Reino Unido	Si
25	R. R. Merton	SIN DATOS				
26	W. J. Dodds	SIN DATOS				

CUADRO QUE EXPLICITA LA PERTENENCIA POLÍTICA DE LOS MIEMBROS DEL *COMMITTEE*. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

El Lobby Falkland y los acuerdos de 1971

Las negociaciones que llevarían a las primeras intervenciones del Lobby en la vida pública inglesa tienen que ver con el Memorándum de Entendimiento de 1968. El contenido de este documento se acordó en agosto de ese año entre el representante argentino en Londres, Mc Loughlin, y el representante británico en Buenos Aires, lord Chalfont. En octubre se encontraron en Nueva York el canciller Costa Méndez y el secretario de relaciones exteriores Michael Stewart, quienes estuvieron de acuerdo presentar el documento ante sus respectivos gobiernos.

Sin embargo, sujeta al contexto político interior, la respuesta argentina demoró más de lo esperado. Cuando en diciembre de 1968 la embajada de nuestro país en Londres recibió órdenes de aceptar definitivamente el acuerdo, el secretario Stewart expresó que ya era “demasiado tarde”.

El hecho es que el contenido del Memorándum, donde se afirmaba que el Reino Unido “...reconocerá la soberanía de la República Argentina sobre las islas a partir de fecha a ser convenida”, se había filtrado desde el *Foreign*

Office, y el Lobby había comenzado una campaña mediática donde se afirmaba que las islas estaban en venta, acusando al gobierno inglés de entreguista (“*Row over fear of Falklands sell out*”).

De hecho, los acuerdos de comunicaciones de 1971 provinieron de la sugerencia británica a las representaciones argentinas de llevar adelante acciones para así mostrar a los isleños que sus necesidades estarían cubiertas en una hipotética transferencia de soberanía. De este modo, el Lobby logró su cometido al pasar las negociaciones de soberanía a un segundo plano. En palabras de Victoria Gamba, diplomática argentina:

“La Argentina lo dio todo: enlaces aéreos, teléfonos, correos, el otorgamiento de tarjetas de identidad provisorias (tarjetas blancas) a los habitantes que visitaban o transitaban por la Argentina, la provisión de tratamientos médicos gratuitos para los malvinenses en el continente y de becas, a estudiantes malvinenses para estudiar en la Argentina, la designación de profesores de castellano argentinos en la escuela de Malvinas y (...) el subsidio de gasolina y diesel de YPF a las islas.”

La “buena voluntad argentina” no obtuvo su contraparte británica. Por el contrario, el gobierno británico comenzó a diluir lentamente la discusión sobre la soberanía hasta renunciar a ella por completo, ante la creciente presión del Lobby en el parlamento británico y en los medios de comunicación masiva. De este modo, se beneficiaron de los servicios prestados por nuestro país para no afrontar los cuantiosos costos de brindarlos ellos mismos, a la vez que mantuvieron una buena relación con los intereses económicos isleños y sus lobistas.

Fue decisivo el rol de los medios de comunicación masiva, sobre todo los principales periódicos londinenses, en el sostenimiento de los intereses lobistas. Se trató de un trabajo exhaustivo que partió desde la tarea básica de dar a conocer a las islas, en tanto el ciudadano de a pie británico siquiera sabía dónde se encontraban estos territorios.

La estrategia lobista consistió en que la ciudadanía británica y el cuerpo parlamentario se apropiasen del reclamo isleño por la autodeterminación, posicionando a la Argentina como el país con intereses de “incorporar forzosamente” (*forcible incorporation* *The Times*, 15/03/68) las islas al resto de su territorio.

Por supuesto, cabe la afirmación que, de haber existido tales reclamos por parte de los isleños, los mismos fueron hipertrofiados por el Lobby, y no eran necesariamente dichos reclamos los que motivaban la acción lobista, sino el mantenimiento de los intereses económicos y políticos de sus auspiciantes.

La segunda intervención del Lobby con relación a estos acuerdos comenzó a gestionarse desde 1971, y en 1976 obtuvo el resultado por ellos esperado: la aprobación, por parte del parlamento británico, del envío de una misión científica exploratoria a las islas. Curioso hecho, liderada por un miembro de la FIO, Lord Shackleton, miembro además de la *Royal Geographical Association*.

Antes del arribo de la misión de Lord Shackleton, en 1975, Bill Hunter Christie visitó las islas con el objetivo de contar a los isleños los planes de la misión científica y así suscitar nuevos sentimientos de pertenencia al mostrar el interés del gobierno inglés en conocer el potencial isleño en materia de recursos naturales.

La misión Shackleton terminó de congelar las relaciones entre Argentina y el Reino Unido, y resultó el punto culmine de una serie de micro conflictos que se sucedieron entre ambos países en el período 1971-1976. Además, en



EXTRACTO DE LA PÁGINA PRINCIPAL DEL DAILY TELEGRAPH, DEL 19 DE MARZO DE 1968. LAS INTERVENCIONES DEL LOBBY ALCANZAN POR PRIMERA VEZ CON ESTE TITULAR LA PRIMERA PÁGINA DE UN MEDIO MASIVO. FUENTE: THE DAILY TELEGRAPH



EXTRACTO DEL TIMES DE LONDRES, DEL 12 DE MARZO DEL 1968, DONDE SE ACOMPAÑA EL TITULAR CON UN MAPA PARA MOSTRAR LA UBICACIÓN DE LAS ISLAS. FUENTE: THE TIMES.

una muestra sino de malicia al menos de total desatino, la misión Shackleton arribó a Puerto Argentino el 3 de enero de 1976, en el 143° aniversario de la ocupación británica de las islas.

Ante estos hechos, y luego que el ARA Almirante Storni interceptara al HMS Shackleton en aguas jurisdiccionales argentinas mientras realizaba tareas científicas geofísicas y geológicas, Argentina retira a su representante ante el Reino Unido y pide al gobierno inglés que actúe de igual modo, aclarando que no se trataba de una ruptura de las relaciones diplomáticas.

Ese mismo año, en diciembre, la Asamblea General de NU sancionó la resolución 31/49, donde reconoce los esfuerzos argentinos para la solución pacífica de la disputa, condena el accionar unilateral británico y llama a ambos países a retomar las negociaciones e informar sobre los avances, tal como lo reflejara el espíritu de la RES 2065 (XX).

Con la sanción de esta nueva resolución, se patentiza el cambio en la postura británica, y el Lobby sale victorioso ante el asumido compromiso del gobierno inglés de no poner en discusión la soberanía de las islas. Con el retorno de la misión Shackleton, además, se conocerá el hasta entonces inexplorado potencial de las islas y sus aguas circundantes.

Los intereses del Lobby en el archipiélago

La *Falkland Islands Company* era, como bien mencioné antes, la compañía que monopolizaba la actividad económica de las islas. Y cuando digo monopolio, refiero a que controlaba desde la cría de ganado ovino, las actividades de esquila, producción y comercio de lana, la pesca, la provisión de energía y las comunicaciones, hasta el arrendamiento de tierras para la producción de los *farmers* locales y la provisión de alimentos y bienes de almacén. El siguiente extracto del aporte de un periodista sobre la situación de las islas a *The Sunday Times* en 1978 es elocuente:

“Los hombres del Camp³⁰⁰ [...] viven en casas sujetas a tierras de la compañía. Ellos compran en la tienda de la compañía bienes entregados por un barco de la compañía, y tienen cuentas deducidas de los salarios de la compañía. Muchos de ellos utilizan la compañía como un banco, la lana que esquilan de ovejas de la compañía va a Tilbury, otra vez en un barco de la compañía, donde se descarga en el muelle de la compañía, se almacena en un galpón de la compañía y se vende en el Mercado de lanas de la compañía en Bradford. Mediante directorios y acciones, y por poseer el único medio de transporte y comercialización, la Falkland Islands Company amplía su influencia sobre los pocos terratenientes de las islas. Para bien o para mal, las Malvinas son las islas de la empresa”.

Hacia 1950, numerosas empresas de explotación hidrocarburífera se interesaron en los estudios a llevar adelante por un grupo de investigadores de la Universidad de Birmingham, quienes elaboraron un informe geológico con la finalidad de conocer los recursos disponibles en las costas malvinenses ante la sospecha que se trataba de un gran reservorio de gas y petróleo. Dicho informe fue publicado recién para marzo de 1975, fecha que coincide con la gira de Hunter Christie por las islas.

La misión Shackleton es una continuación de estos estudios para despejar del todo las dudas. Presentada en su momento como una misión de carácter científico, hoy sabemos que esta tuvo como principal objetivo determinar las posibilidades de desarrollo de las islas y sus dependencias ante la caída económica y la disminución de la población que allí residía, según reza el informe Franks:

“As a result of the growing concern about the decline of the Falkland Islands economy and the Islands’ loss of population, the Government commissioned a comprehensive,

³⁰⁰ Camp es la expresión británica para referirse a los isleños que viven fuera de Puerto Stanley (Puerto Argentino), en el interior del territorio de las islas.

long-term economic survey, under the leadership of lord Shackleton, of the possibilities for the development of the Falkland Islands and the Dependencies”.

(Como resultado de la creciente preocupación por la caída de la economía de las islas Falkland y la pérdida de población de las islas, el Gobierno sostiene un comprensivo estudio económico de largo plazo, bajo el liderazgo de lord Shackleton, sobre las posibilidades para el desarrollo de las islas Falkland y las Dependencias).

Ese mismo informe concluye sus 450 páginas de extensión con la expresión “tesoro inmenso” en referencia a la innumerable cantidad de valiosos recursos presentes en el subsuelo marino circundante a las islas, tratándose en definitiva de amplias reservas de gas y petróleo.

Esto profundizará los intereses ya existentes de la FIC sobre las islas, y la hará orientar sus capitales a la reconversión para la explotación de hidrocarburos. Conformará entonces el hoy denominado *Falkland Islands Holding (FIH)*, propietaria a su vez de empresas como la *Falkland Islands Oil and Gas (FOGL)*. Alejandro Luppi, ingeniero en petróleo y especialista en la temática, señala que cuatro de las ocho empresas que actualmente poseen licencias de explotación de hidrocarburos “parecen haber sido constituidas con la única intención de operar en las islas Malvinas”.



LOGO DE LA FIC, CON LA SILUETA DE DOS PINGÜINOS DE MAGALLANES, ESPECIE PATAGÓNICA QUE ANIDA EN LAS ISLAS

Mencionados los intereses económicos, cabe pensar los intereses políticos y los geoestratégicos que pueden esbozarse en torno a Malvinas. No es casual que el 50% de los miembros del Lobby fueran parlamentarios; por el contrario, debemos tener en cuenta que las islas revestían la condición de factoría, y que la FIC tenía igual peso que el gobierno de Londres para decidir quién iba a gobernar esas dependencias.

De igual forma, en lo que a geopolítica y geoestrategia se refiere, debemos posicionar a Malvinas como “la verdadera llave de la ruta del Cabo de Hornos” y una puerta de acceso a la Antártida y al paso bioceánico del canal de Beagle. Luego de descubrir el potencial de recursos naturales contenidos en las islas y sus adyacencias, el gobierno británico renovó su interés en las mismas como base estratégica para la defensa.

Esto último reviste especial relevancia puesto que el Reino Unido forma parte de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), esquema de seguridad colectiva para la acción militar conjunta y defensa de sus miembros. Esto vuelve a la base militar británica en Malvinas objeto de interés no sólo del Reino Unido sino también de sus asociados.

Como apreciación final sobre los escenarios estratégicos, Jorge Castro afirma que el atlántico sudoccidental constituye “la última reserva ictícola mundial”, y ante estimaciones de la de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO, por sus siglas en inglés) podemos afirmar que las reservas de recursos pesqueros de todo el mundo constituyen un bien muy preciado para aquellos países que se dedican a la pesca de captura.

Impacto de las presiones en los acuerdos

Los impactos de las acciones del Lobby aquí descritas, en relación con las negociaciones argentino-británicas y en especial relación con el acuerdo de comunicaciones de 1971, fueron concretos y tuvieron que ver con los objetivos que este grupo de presión se puso desde su surgimiento.

En primer lugar, era necesario posicionar a los isleños como interlocutores válidos ante el gobierno y el parlamento. Lograron este cometido a través de la intervención del *Falkland Islands Committee* y la *Friends of the Falkland Islands* en distintos medios de comunicación masiva, apelando a dar a conocer las islas y sus habitantes, y al sentimiento nacionalista inglés ante los deseos de los isleños de permanecer británicos.

En segundo lugar, fue necesario posicionar al *Committee* como legítimo representante de los intereses de los isleños, aún si estos no eran miembros de este, y todos sus miembros residían en el Reino Unido. La FIO logró establecerse como representante de los habitantes de las islas frente al parlamento británico, y esta conquista fue fundamental para el ejercicio lobista.

En tercer lugar, fue el objetivo central de toda acción del Lobby el cierre de la discusión para la cesión de la soberanía a la Argentina, un primitivo “paraguas de soberanía”, que sentará el antecedente para la actual posición británica de mantenimiento del estatus quo. El logro de este objetivo se ve reflejado en la parcial ruptura de relaciones de 1976, y el la intervención de NU por medio de la RES 31/49.

En cuarto lugar, y lo que representare el mayor impacto negativo para una Argentina de buenas voluntades, el mantenimiento de los servicios acordados en 1971 hasta el conflicto bélico de 1982. Sin ser un objetivo al inaugurarse el Lobby, benefició a los intereses económicos al eximirlos de costosas cargas de mantenimiento de servicios básicos no rentables para la FIC, como la comunicación aérea entre las islas y el continente, o la provisión del servicio postal.

La Argentina no sólo no obtuvo la reacción esperada por parte de los isleños, sino que negoció en términos desiguales con un gobierno británico que no tenía interés en cumplir con su parte si ello implicaba confrontar con los intereses lobistas.

Conclusión

Pretendido el objeto de analizar las acciones de este actor, novedoso para los estudios referentes a la Cuestión Malvinas, doy por suficientemente satisfecho el mismo. De 1968 a 1976, fueron presentadas las acciones del *Lobby Falkland*, con relación a las negociaciones entre Argentina y el Reino Unido y en relación con los Acuerdos de Comunicaciones de 1971.

En este sentido, el Lobby se consolida como un actor relevante y -por qué no- determinante en la dinámica de esta serie de negociaciones y acuerdos. Si se trata o no de un actor internacional, es un análisis que corresponde a un estudio distinto al presente; considero que es posible afirmar que lo hizo, al menos, en el ámbito nacional británico.

Consolidarse como actor institucionalizado le implicó la fundación de la *Falkland Islands Office*, vigente hasta hoy, a través de dos asociaciones que actuaron de mancomunadamente y guiadas por iguales intereses: el *Falkland Islands Committee* y la *Friends of the Falkland Islands*.

En este sentido, a través de dichas asociaciones, se logra ejercer de manera efectiva la presión sobre los decisores de la vida pública británica, siendo estos los medios de comunicación masiva, los miembros del parlamento y el gobierno británico.

Se legitima a los isleños como interlocutores ante el gobierno británico, representados sus intereses en el *Committee*, en un ejercicio discursivo que hace prevalecer los deseos de los isleños de permanecer bajo mandato británico. Se clausura así todo tipo de negociación posible de la cuestión de la soberanía, efecto este de las presiones del Lobby y la reticencia del gobierno británico de confrontar con los intereses lobistas.

Dichos intereses lobistas se mantienen hasta la actualidad, no sólo bajo la figura de la *Falkland Island Company* y la *Falkland Island Office*, sino también con una reconversión de los capitales monopólicos de las islas bajo la denominación de *Falkland Islands Holding*.

Bibliografía

- Archibaldo Lanús, J. (2016). *Repensando Malvinas, una causa nacional*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Bernal, F. (2011). *Malvinas y petróleo*. Buenos Aires: Capital Intelectual.

Biangardi Delgado, C. A. (2017). Cuestión Malvinas: a 35 años de la guerra del Atlántico Sur. Buenos Aires: Editorial Dunken.

Castro, J. (2013). Malvinas hoy. CABA: Distal.

Committee of Privy Counselors. (1983). Falklands Islands Review (informe Franks). Londres: Her Majesty Stationery Office.

Ellerby, C. R. (1990). British interest in the Falkland Islands: economic development, the Falkland Lobby and the sovereignty dispute 1945 to 1989. Oxford: Oxford University.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina. (2014). Soberanía Argentina en Malvinas: a 50 años del "Alegato Ruda". Buenos Aires: La Stampa S.A.

Silenzi de Stagni, A. (1983). Las Malvinas y el petróleo II. Buenos Aires: Theoria SR.L.



**MISIÓN SHACKLETON
RECURSOS
PETRÓLEO
ENFRENTAMIENTO**



**SHACKLETON MISSION
RESOURCES
OIL
BILATERAL CONFRONTATION**

A 50 AÑOS DE LOS ACUERDOS DE COMUNICACIONES SHACKLETON, CONCRECIÓN DE UN FINAL ANUNCIADO

IGNACIO GUTIÉRREZ BRÓNDOLO

Resumen En este artículo abordaremos los sucesos acontecidos con el despliegue británico en el Atlántico Sur, ante el desarrollo de la Misión Shackleton en 1976. Desde la planificación de la misión, su implementación, la respuesta y las propuestas argentinas y las reacciones británicas, buscando arribar al clima del escenario bilateral en el marco de la disputa soberana sobre las Islas Malvinas y el proceso de implementación de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971.

Palabras claves: Misión Shackleton, recursos, petróleo, enfrentamiento

Abstract In this article we will address the events that occurred with the British deployment in the South Atlantic, before the development of the Shackleton Mission in 1976. From the planning of the mission, its implementation, the response and the Argentine proposals and the British reactions, seeking to reach the climate of the bilateral scenario in the framework of the sovereign dispute over the Malvinas Islands and the process of implementation of the Communications Agreements of 1971.

Keywords: Shackleton mission, resources, oil, bilateral confrontation

Introducción

Hasta la Declaración Conjunta con fecha 5 de Agosto de 1971 transcurrieron algo más de cinco años de intensas rondas de conversaciones entre Argentina y el Reino Unido en la búsqueda de llegar a un acuerdo que sentara la base sólida para nuevos acuerdos en el objetivo argentino de establecer un esquema ordenado de transferencia de soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sándwich del sur y espacios marítimos circundantes.

Dichas conversaciones tuvieron lugar dentro del marco general de las negociaciones recomendadas por la Asamblea General de Naciones Unidas a través de la Resolución 2065 de Diciembre de 1965. De esta manera, los delegados llegaron a la conclusión de que 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, por lo que establecieron la creación de una Comisión Consultiva Especial constituida por representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino y la embajada británica, con sede en Buenos Aires.

Entre los aspectos más destacados de estos encuentros podemos mencionar los siguientes: la creación de una Comisión Consultiva Especial constituida por representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y de la Embajada Británica en Buenos Aires a fin de tratar todas las cuestiones relativas al establecimiento y promoción de las comunicaciones³⁰¹. Que el Gobierno argentino otorgaría un documento a los residentes de las Islas Malvinas, sin referencia a la nacionalidad si desearan viajar al territorio continental argentino, y que permitiría el libre desplazamiento en él.

³⁰¹ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES ARGENTINA. Sitio web. https://www.cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/1971_-_declaracion_conjunta_entre_argentina_y_el_reino_unido_facsimil.pdf

Los residentes de las Islas serían declarados por el gobierno argentino exentos del pago de derechos e impuestos y de cualquier otra obligación como resultado de actividades en las Islas. Asimismo, el gobierno británico no demandaría el pago de impuestos a los residentes provenientes del territorio continental argentino que presten servicios en las Islas. Se adoptarían medidas para que el equipaje normal de los residentes malvinenses que viajasen entre las Islas y el territorio continental estuviera libre de todo pago de derechos e impuestos. Que el gobierno argentino adoptaría medidas para que todo residente en las Islas que estableciera su domicilio en el territorio continental pudiera ingresar, por una sola vez, libre de derechos e impuestos, todos sus efectos personales del hogar y un automóvil. La facilitación del tránsito de personas vinculadas al establecimiento y promoción de las comunicaciones. El gobierno británico tomaría medidas para el establecimiento de un servicio marítimo regular de pasajeros, carga y correspondencia como así también el Gobierno Argentino tomaría medidas para el establecimiento de un servicio aéreo regular de frecuencia semanal de pasajeros, carga y correspondencia. Hasta tanto se construyera el aeródromo de Puerto Argentino (Stanley según denominación británica), el Gobierno Argentino proveería un servicio aéreo temporario con aviones anfibios entre el territorio y las Islas. Se proponían, asimismo, medidas para agilizar las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas; estableciendo que las tarifas telefónicas, telegráficas y postales serían iguales a las internas del lugar de origen de las comunicaciones. Las estampillas de correo serían canceladas con un sello que se refiera a la Declaración Conjunta del 1 de julio de 1971. El gobierno argentino manifestó que estaría dispuesto a cooperar en los campos de la salud, educación, agricultura y técnica en respuesta a requerimientos que pudieran formularse³⁰².

La estrategia Argentina consistió en acercar las Islas al Continente, estableciendo vínculos logísticos, comerciales y culturales. Estos últimos considerados de vital importancia para sentar las bases ante una futura negociación política. Desde la perspectiva británica la estrategia se centraba en crear cooperación a partir de éxitos en áreas funcionales que luego se trasladarían hacia otros temas de interés para la Corona.

En el año 1972 se firma un acuerdo complementario en el que se acordó la apertura de una agencia de Líneas Aéreas del Estado (LADE) en Puerto Argentino y el inicio del servicio aéreo regular entre las Islas y el territorio continental. Aspectos como el del personal auxiliar mostraban la cordialidad entre las partes, puesto que indicaba que se compondría en la forma en que acuerde la Comisión Consultiva Especial sin hacer hincapié en cuestiones particulares. El mismo eximía de pago alguno por Derechos de Aterrizaje en las Islas.

Para el año 1973, con la asunción del Gobierno Constitucional de Héctor Cámpora, se propone una revisión a los términos y estado de estos acuerdos en virtud de que en ningún momento el Reino Unido pone la cuestión de la soberanía sobre la mesa. El breve paso de Juan Domingo Perón por la presidencia buscó intensificar las relaciones con las Islas, hecho que quedó trunco tras su fallecimiento.

Para julio de 1974, el Canciller Alberto J. Vignes buscó acelerar los procesos de negociación afirmando que debería hacerse una revisión exhaustiva de la política amistosa con Reino Unido. En Gran Bretaña, el nuevo gobierno del Primer Ministro Harold Wilson inició conversaciones diplomáticas introduciendo la posibilidad de un condominio. Ello dio lugar a importantes encuentros entre representantes de los gobiernos argentino y británico en julio de 1974. En esa oportunidad, el embajador de Gran Bretaña presentó al canciller Vignes una comunicación escrita en la que informaba haber sido instruido por su gobierno "*para proponer que las discusiones entre Gran Bretaña y la Argentina sobre el futuro de las Islas deberían resumirse sobre la base de las salvaguardias y garantías a extenderse a los isleños en el hipotético caso de un condominio de Gran Bretaña y Argentina en relación a la soberanía territorial sobre las Islas Falkland (Malvinas)*".

³⁰² CESCEM. Centro de ex Soldados Combatientes de Malvinas. Corrientes. <https://www.cescem.org.ar/malvinas/historia/pag30.html>

Shackleton, petróleo y el final anunciado.

A partir de 1969, la economía de Malvinas se encontraba en franca decadencia, el precio internacional de la lana caía estrepitosamente y los costos de flete hacían insostenible la producción lanera para la industria textil británica. Diversos cuestionamientos fueron surgiendo en torno al sostenimiento de la colonia en el extremo sur del Atlántico. La clase política inglesa anclada en el Partido Conservador comienza a manifestar interés en la revitalización de la zona.

En paralelo se daban los primeros indicios en el mercado internacional de lo que fuera el *“boom petrolero de 1970”*, muchas economías, fundamentalmente las emergentes apuntaron sus cañones a la recuperación por parte de este recurso. En tal sentido, el Gobierno británico había comenzado a percibir la resonancia política que podía generar la posible existencia de petróleo alrededor de las Malvinas. En aquella oportunidad, el Foreign Office concluyó que sería mejor no hacer nada al respecto por temor a provocar un aumento en la tensión política entre Gran Bretaña y la Argentina. Con el tiempo, fueron los mismos británicos quienes tomaron la iniciativa de realizar sus propias exploraciones en las aguas de las Malvinas para constatar si efectivamente había allí petróleo. Para ello, a partir de 1970 se llevaron a cabo relevamientos en la zona. Hacia mediados de los 70 se habían acumulado pruebas que sugirieron que probablemente existía petróleo en la región. El más destacado de ellos tiene que ver con la misión llevada a cabo por Lord Shackleton. La denominada Misión Shackleton presentó un extenso documento que se configura como la primera evaluación realizada sobre los recursos y potencial de desarrollo de las Islas Malvinas. El mismo fue encomendado directamente por el Ministerio de Relaciones Exteriores del Reino Unido con la expresa aclaración de que el gobierno británico no quedaría obligado por sus recomendaciones, poniendo énfasis en el compromiso de estudiarlas.

El informe presenta una serie de puntos en los que refiere fundamentalmente al extenso mar que rodea las Islas Malvinas, sobre el que podrían ubicarse los mayores recursos mundiales de proteínas aun inexplorados. Una afirmación que es válida para el desarrollo de la industria pesquera y aspectos que tienen que ver con la utilización de algas marinas.

Respecto de la pesca, el informe presenta como una gran oportunidad en dos frentes, la recolección costera de mariscos. En otro frente el informe sostiene que *gran parte de los cotos de pesca en el Atlántico sudoccidental se hallan en un radio de 200 millas en torno de las islas*. Las aguas que rodean las Islas Malvinas cuentan con una enorme riqueza en lo que respecta a población ictícola y al sur de la convergencia antártica enormes existencias de krill.³⁰³

Las aguas de Georgia del sur constituyen en la actualidad una atracción turística por la pesca de la trucha marrón y de la trucha marina. El informe exhorta al Gobierno británico a proponer una convención internacional para el control de pesquerías en el Océano Austral.

En otro orden se presenta la cuestión de las algas marinas para la producción de alginatos, con una producción para la época, proyectada en 360.000 toneladas en una distancia de unas 45 millas marítimas al sudeste de Puerto Argentino. El informe indica que el margen probabilístico para obtener rendimientos es muy grande una vez que se decida su explotación comercial e industrialización.

Como tercer aspecto, aparece la cuestión del petróleo. En este sentido se vinculan diversas especulaciones en virtud de las posibilidades concretas de hallar este recurso en las aguas del Atlántico Sur. Entre el grupo de seis especialistas que integraron la misión Shackleton, fue Richard Johnson quien determinó que existían grandes probabilidades de hallazgo de oro negro en la cuenca Malvinas. En este sentido, y con total claridad se expide el informe sobre las posibilidades. Y es que para concretarse se debía el Reino Unido introducir en una zona de alta sensibilidad política y diplomática. Podría esto generar altas controversias en una región que se encuentra en disputa diplomática. Propone generar una legislación interna que tenga pleno conocimiento de la política Argentina respecto de la cuestión petrolera.³⁰⁴

³⁰³ El krill es un pequeño crustáceo, parecido al camarón, que habita las aguas de la Antártica y constituye una gran parte de la población acuática

³⁰⁴ . VELASCO GREÑO, José Enrique. Informe Shackleton sobre las Islas Malvinas. p 32.

Shackleton en su informe sobre la cuestión del petróleo hace especial hincapié en una cuestión fundamental: la cooperación. En el informe se habla que de no lograrse la cooperación argentina existe escasa probabilidad de una respuesta comercial a la emisión unilateral de licencias por parte del Gobierno Británico.

En su trabajo *“Argentina, Gran Bretaña, las cuencas hidrocarburíferas y los informes Griffiths y Shackleton”* Oscar Mastropiero indica en detalle las consideraciones probabilísticas que el encargado de la misión hizo enumerándolas en 4 puntos:

- a) El territorio continental argentino cuenta con una extensa región petrolera alrededor de Comodoro Rivadavia;
- b) Una base en las Islas Malvinas obligaría a una doble maniobra de materiales. Transportar todo primero a las islas o a la Argentina vía marítima y luego de allí al lugar de perforación;
- c) Fuente disponible de trabajo en el continente y a la Argentina podría ofrecer mayor nivel de empleo;
- d) La base en Malvinas no podría ser en Puerto Stanley (Puerto Argentino).³⁰⁵

Años después, Shackleton es entrevistado por su entonces Director Graham Bound, y el mismo dedica tres preguntas a la cuestión del petróleo. El especialista vuelve a destacar la importancia de la cooperación Argentina, pone en duda la potencialidad y la calidad del crudo que se encuentre en el mar austral, e indica que claramente el valor isleño para el desarrollo económico partía de dos ejes fundamentales: la pesca y el turismo.

Es menester destacar que, indudablemente, en aquel tiempo la obsesión de una parte de la clase política británica y el alicaído lobby isleño tenían como proyecto principal el desarrollo de la industria petrolera a partir de la construcción de un esquema de licencias.

El anuncio oficial de esta misión técnica fue oficializado por el Reino Unido el 17 de Octubre de 1975. Anteriormente existieron consultas y versiones no oficiales acerca de esta cuestión que contaron con el rechazo permanente de la parte Argentina. Es decir, en todo momento el país Sudamericano se expidió en contra de cualquier tipo de declaración que surgiera acerca de una eventual misión de investigación británica en aguas australes.

De manera oficial, el 22 de octubre de 1975 el Gobierno Argentino emite un comunicado en el que se destaca que

“La misión que se propone enviar Gran Bretaña no sería bienvenida, ya que violaría el principio de no innovar el hecho de realizar investigaciones tendentes a evaluar la posibilidad de explotar económicamente los recursos naturales de las islas Malvinas y, por ende, pertenecientes a la República Argentina. Es por tanto un acto inconsulto que esta Cancillería no quisiera interpretar como una actitud provocativa, porque ello implicaría que Gran Bretaña no acepta continuar normalmente la negociación bilateral, hecho este que puede tener consecuencias imprevisibles y seguramente graves, de las que solo Gran Bretaña será responsable”³⁰⁶

Puede aquí establecerse esta como la fecha en la que se materializa el quiebre en la relación con el Reino Unido. Una relación que fue enfriando paulatinamente, luego del pico de diálogo en el año 1973. Varios hechos fueron se pueden destacar en este ir y venir de la relación en su fase de enfriamiento. En primera instancia la denuncia sobre el cambio repentino en la relación por parte del Reino Unido, llevada a cabo por el Representante Argentino ante las Naciones Unidas. El argumento es que pretendía eludir la cuestión de la soberanía introduciendo la necesidad de la autorización previa de los habitantes de las islas, ofreciendo hablar sobre “cooperación económica” (tomando la sugerencia planteada por el informe Shackleton). El Gobierno Argentino intentó establecer la misión de manera conjunta, en tres diferentes encuentros que se dieron cita en Europa, todos rechazados por la parte británica.

La continua negativa Argentina ante el espacio de “cooperación económica” que ofrecía el Reino Unido se dio a través de una sucesión de hechos que acontecieron en Buenos Aires. Encuentros entre la embajada británica y funcio-

³⁰⁵ MASTROPIERRO, Oscar. *Argentina, Gran Bretaña y los informes Griffiths y Shackleton*. Año 2020.

³⁰⁶ Ministerio de Relaciones Exteriores. *Argentina*. Comunicado único del 22 de octubre de 1975.

narios de Cancillería Argentina. Allí el embajador británico Derick Roselyn expone que Londres no cederá ante las pretensiones argentinas. Finalmente desde el Reino Unido se decide retirar el embajador de Buenos Aires. Mientras que el embajador Argentino en Inglaterra, que se encontraba en su país, no regresaría a Londres.

Incidente Shackleton

Apenas entrado el año 1976 el buque de investigación oceanográfica RRS "Shackleton" se encontraba realizando maniobras en aguas del Atlántico Sur cuando el Capitán de Fragata Dn. Ramon Arosa, al mando del Destructor Argentino ARA Almirante Storni, ordenó al buque inglés parar las máquinas. El mismo se encontraba a 78 millas al sur de Puerto Argentino, por lo cual la argumentación de la Armada Argentina fue que se encontraba dentro de las 200 millas marítimas pertenecientes a la jurisdicción Argentina. Desde Malvinas se ordena al capitán del Buque Británico que ignore las ordenes, motivo por el cual Arosa comienza a seguir los protocolos de disuasión correspondientes. Se inició el procedimiento con varios disparos de cañón a proa del Shackleton. Con ayuda del avión P2-V Neptuno se continúa la persecución al buque ingles hasta llegar a seis millas náuticas de Puerto Argentino.

Sin dudas esto generó un punto de no retorno en la relación más allá de no pasar a mayores. El Reino Unido protestó ante su par argentino y ante el Consejo de Seguridad de la ONU originando en ambos momentos sendas respuestas por parte de Argentina.

Conclusiones

Las instancias de comunicación producidas y materializadas a principios de los años 70 mostraron un acercamiento entre las partes sin precedentes desde la usurpación británica del 3 de enero de 1833. En ese marco, todas las instancias trabajadas por ambos gobiernos encontraron un enorme progreso y beneficio para quienes, según el Reino Unido, se constituyen como parte de la controversia: los isleños.

La situación hasta entonces en la economía isleña era de enorme complejidad, como se describiera en páginas anteriores, la estructura fundamental de producción malvinense veía desmoronarse ante la situación internacional y el déficit que esto provocaba generaba cuestionamientos en la situación presupuestaria británica.

Este contexto, combinado con la resolución adoptada por la Asamblea General de Naciones Unidas Res. 2065 generaron un clima propicio desde la perspectiva diplomática, para ensayar una suerte de diálogo con la contraparte tal como se reclamara históricamente.

Durante el tiempo que existió el diálogo, la materialización en hechos concretos están a la vista. Pero una sola parte fue la que puso todos los esfuerzos y los recursos: la parte Argentina.

Diversos analistas atribuyen a la misión Shackleton el punto de quiebre para que se rompa el diálogo entre Argentina y el Reino Unido. Lo cierto es que el mismo empieza a desmoronarse a partir de la negativa británica a tratar el tema de la soberanía, central en la misma.

Definitivamente fue la misión Shackleton el fósforo que encendió un campo cubierto de combustible, y no precisamente se trató de petróleo. El oro negro funcionó como llave de entrada para un proyecto que sí necesitaba restablecer un entramado económico que lo sostuviera. Y mas allá de todas las observaciones realizadas por el informe, sigue aún en la segunda década del siglo XXI funcionando como un argumento británico.

Nada parece demostrar que el Reino Unido haya tenido entre sus planes siquiera proyectar un esquema de soberanía compartida. Por el contrario, siempre fue un objetivo geopolítico, que encontró respuestas a las críticas de un sector de la clase política y la sociedad a partir de la Misión Shackleton. Por supuesto que la utilidad obtenida de esta se puede observar en el exponencial crecimiento patrimonial del lobby isleño a partir del punto número uno en el que se basó dicho informe: la pesca en costa y pesca en mar. Mariscos y calamares fueron la punta de lanza, sin desconocer

que también existieron y existen proyectos petroleros en fase de exploración que aún no tienen ningún resultado concreto mas allá de eventuales anuncios especulativos.

Por otra parte, puede establecerse que el incidente de febrero de 1976 fue el prelude de lo que seis años después se transformó en la Guerra de Malvinas, sin desconocer una actitud provocadora histórica y repetida del Reino Unido. Deliberadamente fue Shackleton enviado a navegar al filo de la cornisa y luego ordenado a desconocer la advertencia del Destructor Irizar.

Finalmente resta mencionar que fue esta una construcción, que endeble o no, fue producto de la Resolución 2065, pero que nunca terminó de sentar las bases para un dialogo entre partes iguales. Siempre un acercamiento es celebrado, mucho mas si las empresas de bandera logran establecerse en las Islas, la aproximación se confundió con negociación, y para que la negociación exista las dos partes deben ceder. Eso nunca sucedió. El Reino Unido continúa su proyecto en el Atlántico Sur con la mirada puesta en el monitoreo del corredor bioceánico y en la entrada al sector antártico escudado, gracias al trabajo de Shackleton, en el cuidado de los intereses de los isleños y su economía.

Bibliografía:

Ministerio de Relaciones Exteriores. Argentina.

Greño Velasco, José Enrique. El Informe Shackleton sobre las Islas Malvinas.

Mastropiero, Oscar. Argentina, Gran Bretaña, las cuencas hidrocarburíferas y los informes Griffiths y Shackleton

Departamento de Estudios Históricos Navales

Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP)

Gutierrez Brondolo, Ignacio. "Malvinas, la política exterior 2003-2011"



ANEXO

Ministro de Relaciones Exteriores y Culto

Buenos Aires, 5 de agosto de 1971.

Señor Encargado de Negocios:

Tengo el honor de informar a Vuestra Excelencia que el Gobierno de la República Argentina aprueba la Declaración Conjunta sobre comunicaciones entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino, que fue inicialada por los representantes de nuestros dos Gobiernos en Buenos Aires el 1° de julio de 1971.

El Gobierno de la República Argentina por su parte pondrá en ejecución las medidas referidas en esa Declaración Conjunta, con efecto a partir del día de la fecha.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta consideración.

Alfredo Barbieri

A Su Excelencia el señor Encargado de Negocios
del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte,
D. T. PETERS.
BUENOS AIRES



Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

DECLARACION CONJUNTA

En la ciudad de Buenos Aires, del 21 al 30 de junio de 1971, continuaron las conversaciones especiales sobre comunicaciones y movimiento entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas 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 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 promoción de las comunicaciones entre el territorio continental argentino y las Islas Malvinas en ambas direcciones, incluidas 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.

///



Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

2 -

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 recibían 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 necesarias 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.

///

*Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto*

3 -

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 éstas 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 aerodromo 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 aerodromo antes mencionado.

///

*Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto*

4 -

10) Ambos Gobiernos cooperarán en la simplificación de las prácticas, reglamentaciones y 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.

///



Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

5 -

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.

Inicialada en Buenos Aires el 1er día de julio de 1971, por los Jefes de las delegaciones respectivas.

J.B.

D.A.S.

A handwritten signature or set of initials, possibly 'M.H.', written in dark ink.



Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

ANEXO A LA DECLARACION DE BUENOS AIRES DEL 1° DE JULIO DE 1971

A N V E R S O

República Argentina

Certificado provisorio emitido conforme a la Declaración Conjunta de Buenos Aires de 1971

(Temporary card issued in accordance with the Joint Statement of Buenos Aires of 1971) N°

.....
Fotografía (Photograph) 4x4	Apellido (Surname)
.....	Nombres (Forenames)
.....	Sexo (sex)
.....	Estado Civil (marital status)
Firma del agente autorizado (Signature authorized agent)	Lugar de nacimiento (town or settlement)
.....	Fecha de nacimiento (date of birth)
Otorgado de 197.. (Issued of 197..)	Firma del titular (Signature of bearer)

R E V E R S O

- | | |
|---|--|
| 1) El presente certificado provisorio deberá ser exhibido a las autoridades cada vez que se lo requiera. | 1) The present temporary card must be produced to the authorities whenever requested. |
| 2) El status del titular de este certificado está contemplado en la Declaración Conjunta de Buenos Aires de 1° de Julio de 1971. | 2) The bearer is covered by the Joint Statement of Buenos Aires of 1st July 1971. |
| 3) Para más información y averiguaciones recurra al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Arenales 761, 3er.piso, teléfonos 32-4252 y 31-0071, Buenos Aires. | 3) For further information or inquiries apply to: Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Arenales 761, 3er.piso. Telephones 32-4252 y 31-0071, Buenos Aires. |

Nota: Debajo de "República Argentina" en el anverso de la tarjeta se agregará un escudo como el que figura en el ángulo superior izquierdo de esta hoja.

J.B.

D.A.S.

JOINT STATEMENT

Special conversations were continued in Buenos Aires from the 21st until the 30th of June 1971 about communications and movement between the Argentine mainland and the Falkland Islands by delegations of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and of the Argentine Republic, the former including participants from the Islands. The conversations were within the general framework of the negotiations recommended by Resolution No 2065 (XX) of the General Assembly of the United Nations and in accordance with letters addressed to the Secretary-General of the Organisation by the Permanent Representatives of both countries on the 21st of November 1969 and the 11th of December 1970.

The delegates concluded that, subject to the approval of their Governments, the following measures should be adopted on the understanding that they may contribute to the process of a definitive solution to the dispute between the two Governments over the Island which is referred to in Resolution No 2065 (XX) mentioned above.

1. In order to deal with questions which might arise over the setting up and promotion of communications between the Argentine mainland and the Falkland Islands in both directions, including questions relating to the movement of persons, those which might arise for residents of the Islands while they were on the mainland and those concerning residents of the mainland while they were in the Islands, a special consultative committee should be set up, consisting of representatives of the Argentine Ministry of Foreign Affairs and the British Embassy, with its headquarters in

Buenos Aires. The Committee should have its representatives in Port Stanley who would keep it informed.

2. The Argentine Government should issue a document, in the form annexed, to residents of the Falkland Islands irrespective of their nationality who wished to travel to the Argentine mainland, which would allow them free movement within it. A document in the same form issued by the Argentine Government should be the only document needed by residents of the Argentine mainland for journeys to the Falkland Islands.

3. Residents in the Falkland Islands should be exempted by the Argentine Government from all duties, taxes, and any other obligations arising as a result of activities in the Falkland Islands. In addition, residents of the Falkland Islands who go to the Argentine mainland in order to provide services connected with communications should be exempt from taxes on their salaries and other emoluments which they receive from their British employers. The British Government should make no claim on residents of the Argentine mainland who provide service in the Falkland Islands for activities related to communications for taxes on their salaries and other emoluments which they receive from their Argentine employers.

4. The Argentine Government should take the necessary practical measures so that the normal luggage of residents of the Falkland Islands who travel between the Falkland Islands and the Argentine mainland in either direction should be free from the payment of all duties and taxes. Residents of the Falkland Islands should be exempted from the payment of all Argentine duties and taxes in respect of their luggage, household effects and motor cars passing directly through the Argentine mainland towards the

Falkland Islands or going abroad through the Argentine mainland. The British Government should take the necessary measures so that the normal luggage of residents of the Argentine mainland who travel between the Argentine mainland and the Falkland Islands in either direction will be exempted from the payment of all duties and taxes.

5. The Argentine Government should take the necessary measures so that each resident of the Islands who establishes a permanent residence on the Argentine mainland may bring in once only free of all duties and taxes all personal effects, household effects and a motor car. Equally, the British Government should take the necessary measures so that each resident on the Argentine mainland who establishes a permanent residence in the Falkland Islands, may bring in once only free of all duties and taxes all personal effects, household effects and a motor car.

6. The British and Argentine Governments should facilitate in the Falkland Islands and on the Argentine mainland respectively, the transit, residence and work of persons directly concerned with practical measures adopted in order to implement and promote communications and movement.

7. The British Government should take the necessary measures to arrange for a regular shipping service for passengers, cargo and mail between the Falkland Islands and the Argentine mainland.

8. The Argentine Government should take the necessary measures to arrange for a regular service of weekly frequency by air for passengers, cargo and mail between the Argentine mainland and the Falkland Islands.

9. Pending the completion of the airfield at Port Stanley, the Argentine Government should provide a temporary service by amphibian

aircraft between the Argentine mainland and the Falkland Islands for passengers, cargo and mail. This service should be reviewed from time to time in the light of progress in the construction of the airfield mentioned above.

10. Both Governments should cooperate over the simplification of administrative practices, regulations and documentation for sea and air transport bearing in mind the need to promote and speed up communications.

11. In order to facilitate the movement of persons born in the Falkland Islands, the Argentine Government should take the necessary measures to exempt them from all obligations related to enlistment and military service. The British Government should declare that in the Falkland Islands no obligations for enlistment for military service exist.

12. Both Governments should study and exchange views on measures to facilitate trade and to permit a greater ease of commercial transactions.

13. The British and Argentine Governments should take the necessary measures so that postal, telegraphic and telephone communications in both directions between the Argentine mainland and the Falkland Islands are as effective and expeditious as possible.

14. The tariff for postal, telegraphic and telephone communications in both directions between the Argentine mainland and the Falkland Islands should be at a rate equivalent to the internal rate at the place of origin of the communications.

15. Postage stamps on mail travelling between the Argentine mainland and the Falkland Islands in either direction should be cancelled with a mark referring to this joint statement. Mail bags

should be similarly marked.

16. The Argentine Government should be prepared to cooperate in the health, educational, agricultural and technical fields if so requested. The Argentine Government should arrange for places to be available in schools on the Argentine mainland for the children of residents of the Falkland Islands and should offer scholarships which should be published from time to time, the number of which should be decided upon in the light of local requirements. Both Governments should continue to exchange views on the matters referred to in this paragraph.

17. Conversations should be continued through the customary diplomatic channels and the next meeting should be held in Port Stanley in 1972.

18. If either Government should decide to terminate the measures referred to above, it should give six months' notice of its decision to the other Government.

Initialled in Buenos Aires on the 1st day of July 1971
by the Heads of the respective delegations.

D.A.S.

J.B.

SOBRE LOS AUTORES

FEDERICO MARTÍN GOMEZ

Magister en Relaciones Internacionales IRI UNLP
Licenciado en Ciencia Política y Relaciones Internacionales UCALP
Secretario de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065. CoFEI
Director del Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas Sec. Ext. JURSOC UNLP
Secretario del Departamento del Atlántico Sur Instituto de Relaciones Internacionales UNLP

LUCIANO PEZZANO

Abogado (UCES). Magister en Relaciones Internacionales (CEA-UNC). Doctor en Derecho y Ciencias Sociales (UNC).
Becario postdoctoral CIJS-UNC/CONICET. Docente de Derecho Internacional Público. Miembro de la ReFEM 2065.
CoFEI

OSCAR MASTROPIERRO

Profesor de Geografía (UNICEN). Magister en Relaciones Internacionales (UNICEN). Doctorando en Relaciones Internacionales (USAL). Docente y Director de la carrera de Relaciones Internacionales (FCH-UNICEN).
Miembro de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas (ReFEM 2065).
Miembro fundador y Secretario de la Asociación Civil de ex Soldados del Batallón de Infantería de Marina Nro. 1.
Vicepresidente del Museo Malvinas Tandil.

CARLOS PABLO QUINTANA

Licenciado en Relaciones Internacionales. Universidad Católica de Santiago del Estero -Departamento Académico San Salvador.
Diplomatura Universitaria en Historia Argentina y Latinoamericana por la Universidad Nacional de Jujuy.
Profesor adjunto en las Cátedras de Historia del Pensamiento Político Argentino y Latinoamericano; Historia de las Relaciones Internacionales y de Política Exterior Argentina.
Coordinador regional de la Red Federal de estudios ReFEM 2065. CoFEI

MARIELA BARBOSA

Licenciada en Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales UCALP.
Investigadora del Laboratorio de Políticas Públicas hacia la cuestión Malvinas Sec. Ext. JURSOC UNLP
Miembro de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065. CoFEI

SOFIA TAPIA

Estudiante de Licenciatura en Relaciones Internacionales UAI
Tecnatura Superior en Logística- Esc. De Suboficiales de la FAA- Córdoba- Año: 2012
Auxiliar en Logística, suministro de recursos y control de stock e inventarios en el Ministerio de Defensa
Investigadora del Departamento del Atlántico Sur Instituto de Relaciones Internacionales UNLP
Miembro de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065 CoFEI

EZEQUIEL AGESILAO

Estudiante Licenciatura en Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales UCALP Investigador Departamento del

Atlántico Sur Instituto de Relaciones Internacionales UNLP
Miembro de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065 CoFEI

MARCELO JAVIER TRONCOSO

Licenciado en Enseñanza de las Ciencias Sociales con Orientación en Didáctica de la Geografía UNSAM.
Maestrando en Sociología de la Cultura y Análisis Cultural UNSAM.
Investigador del Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas. Sec. Ext. JURSOC UNLP
Miembro de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065. CoFEI

CARLOS SEBASTIÁN CICCONE

Licenciado en Historia Universidad Nacional del Sur UNS
Magíster en Análisis Histórico del Mundo Actual Universidad de Cádiz.
Doctorando en Historia Universidad Nacional del Sur (CONICET).
Docente de Antropología Instituto de Formación Docente Continua de San Antonio Oeste.
Miembro investigador del PGI "La historia argentina contemporánea ante el sistema internacional: Soberanía, autonomía e identidad en escenarios de cambios" UNS
Coordinador de la Región Patagonia Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065. CoFEI

LUCÍA WOLANIUK

Licenciada en Ciencia Política y Relaciones Internacionales UCALP
Estudiante de Filosofía (UNLP).
Investigadora en el Departamento del Atlántico Sur (IRI - UNLP).
Miembro de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065. CoFEI
luciwolaniuk@gmail.com

ANA LAURA BANEGA VILLARUEL

Estudiante avanzada Licenciatura en Relaciones Internacionales Pontificia Universidad Católica Argentina, Facultad 'Teresa de Ávila'.
Diplomada en Gobernabilidad, Gerencia Política y Gestión Pública por la CAF.
Miembro de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065. CoFEI

IGNACIO GUTIERREZ BRONDOLO

Ignacio Gutiérrez Brondolo.
Licenciado en Ciencia Política.
Director Nacional de Política internacional de la Defensa (Ministerio de Defensa de la Nación)
Investigador del Grupo de Estudio Malvinas de la Facultad de CCPP Y RR II UNR
Coordinador regional de la Red Federal de estudios ReFEM 2065. CoFEI

RAPHAEL FERNANDES VIEIRA

Licenciado en Relaciones Internacionales Centro Universitario de Belo Horizonte (Brasil). Maestrando en Relaciones Internacionales Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata (IRI-UNLP).
Miembro del Departamento del Atlántico Sur (IRI-UNLP).
Miembro del Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas. Sec. Ext. JURSOC UNLP
Coordinador regional de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065 CoFEI
Coordinador de la Asociación de Jóvenes Científicos Polares (APECS-Brasil)

El material fotográfico publicado en la presente obra, cedido por sus autores, propietarios y/o derechohabientes para el desarrollo de la presente investigación, son de propiedad exclusiva de los referidos, siendo utilizado en esta obra con exclusivos fines de investigación académica-científica según lo normado por la Ley 11.723

AUTORES

GOMEZ, FEDERICO MARTÍN

PEZZANO, LUCIANO

MASTROPIERRO, OSCAR

QUINTANA, PABLO

BARBOSA, MARIELA

TAPIA, SOFIA

AGESILAO, LUIS EZEQUIEL

MACCARI, JAZMÍN

TRONCOSO, MARCELO

CICCONE, CARLOS SEBASTIÁN

WOLANIUK, LUCIA

BANEGA VILLARRUEL, ANA LAURA

GUTIÉRREZ BRONDOLO, IGNACIO

FERNANDES VIEIRA, RAPHAEL



FUERZA AEREA ARGENTINA
INAUGURACION
AERODROMO "PUERTO STANLEY"
1970

EL RECORRIDO DE LAS AVIACIONES
AEREA ARGENTINA Y RECONSTRUCCION DEL
SERVICIO AEREO EN 1970