

DOCUMENTO DE **INVESTIGACIÓN**

Número 24

**“Análisis del proceso MALVINAS”
(perspectiva: historia, poder y política)**

Autor: Francisco Pertierra Cánepa

Noviembre de 2003

INDICE

- **Agradecimientos**

- **Introducción**

- **Antecedentes:**
fito-geográfico-económico e históricos de las Islas Malvinas

- **Desarrollo**
Cronología de los reclamos argentinos
La decisión de recuperar Malvinas
Detonantes del conflicto
Secreto a voces
Interpretación argentina de la reacción de USA
Las decisiones y los hechos como Constitución
Poder y legitimidad
Relaciones de dominante y dominado
Concepto de amistad entre naciones

- **Conclusiones**

- **Discusión**

- **Bibliografía**

- **Anexos**

Agradecimientos:

Al, en ese momento, subteniente del Regimiento de Infantería 25, Roberto O. Reyes.

Al, en ese momento, coronel del ejército José Bugarín.

INTRODUCCION

A principios del año 1982, estaba cursando mi cuarto año de la secundaria en el “histórico colegio” (Colegio Nacional de Buenos Aires), cuando, al igual que muchos argentinos, fui sorprendido por la noticia de la recuperación de nuestras Islas Malvinas. Este hecho conmocionó a toda la población y fue llamativamente, un motivo de increíble júbilo y unión en la población, sin distinción de clases sociales, económicas o ideológicas.

Fue una noticia inesperada, inclusive para quienes como en mi caso, teníamos parientes desempeñando cargos públicos o de profesión militar.

Pocos sucesos, tal vez ninguno como este en la historia de Argentina, han logrado modificar la realidad tan rápidamente, evolucionando de un estado de enfrentamiento interno a raíz de la crítica situación económica y la ausencia total de políticas de crecimiento, a un intervalo de casi un mes, donde la irracionalidad y la falta de análisis objetivo, nos sumieron en un estado infantil de alegría colectiva donde lo único que prevaleció fue la razón “emocional”. Esto tal vez estuviera relacionado con una serie de aspectos psico-sociológicos, producto de nuestra joven y conflictiva historia. Pero esto será objeto de estudios fuera del alcance de este trabajo.

El clima predominante consistía en la reafirmación que “somos argentinos hasta la muerte”; consecuente con esto, todos sabíamos de estrategia y táctica militar, y aceptábamos la información sesgada y tergiversada sobre la evolución del conflicto; probablemente inspirada en nuestras aspiraciones de revancha y éxito. Inclusive un ingenuo estudiante secundario como yo, se anotaba en las listas de voluntarios de todo servicio para “ir a la guerra”.

El objetivo de este trabajo es analizar distintos componentes del proceso de la recuperación de las Islas Malvinas, referidos a:

- la legitimidad,
- la relación dominante-dominado,
- la circulación del poder,
- las necesidades y las decisiones políticas,
- las consecuencias no queridas o no planeadas y
- la relación amigo-enemigo.

Luego del desarrollo de aspectos que considero relevantes para la interpretación del conflicto, intentaré elaborar conclusiones que refieran a la interpretación de los hechos al momento de ocurridos, ya que las decisiones políticas deben ser interpretadas en el contexto pertinente.

Como punto referencial quiero destacar dentro del criterio de política la poderosa asociación del concepto interés con el concepto de poder. Esto tal vez nos ayuda a interpretar la razón con la realidad. Permite distinguir a la política como disciplina diferenciándose del resto de las materias.

El interés personal en el hombre político y que hace política, debe estar subordinado al interés nacional y por supuesto, entendiendo las diferencias entre lo posible y lo deseable.

Ostentar el poder significa la influencia decisiva en todas las relaciones sociales que lo alimenten.

Hay puntos de conflicto entre los valores morales y las acciones políticas adaptadas a situaciones en particular, por lo cual en su juzgamiento debe prevalecer el criterio del realismo político. Por esto mismo es que para el hombre político que detenta el poder, más que para nadie, las virtudes de la prudencia y la justicia deben ser el alimento permanente de su pensar y obrar.

A través del desarrollo de trabajo, se intentará acercar elementos y experiencias que permitan confirmar los siguientes postulados:

- Malvinas fue una oportunidad para el intento de la Junta Militar de perpetuarse en el poder.
- Malvinas fue una herramienta clave para que el gobierno conservador de la Ministro M. Thatcher frenara las fuertes críticas de las que era objeto.
- La opinión de los kelpers era importante y lograron afianzar su poder.
- El peso de las relaciones diplomático-económico entre los países con alianzas sólidas de muchos años, es mucho mayor que cualquier otro tipo de relaciones.
- La falta de coordinación y comunicación es un gravísimo problema que pone en riesgo cualquier emprendimiento; civil o militar.
- La estupidez, el fanatismo, la imprevisión y la falta de criterio, si tienen poder, pueden generar consecuencias nefastas para las mayorías que las aceptan.
- Los factores emocionales preponderan sobre los racionales.
- El conflicto retrasó la posible devolución de las islas, por frenar la creciente presión que los países desarrollados y en vías de serlo, venían ejerciendo sobre gran Bretaña.

Pese a que muchos de estos postulados implican un juicio valorativo “negativo” sobre el proceso, a fuerza de ser honesto intelectualmente, debo aclarar que mi faceta emocional me sorprende mostrándome casi con imprudente alegría como agradecido por haber podido ser contemporáneo a estos sucesos.

La metodología de trabajo se basará en la siguiente secuencia analítica:

- Análisis de la información escrita existente.
- Entrevistas con protagonistas del conflicto.
- Detección de patrones de comportamiento y modelos de conducta que podrían haber generado causas.
- Análisis del proceso y de los antecedentes.

Considerando las características contemporáneas de los fenómenos bajo análisis, la evolución permanente y las limitaciones de alcance del trabajo, la justificación o no de las hipótesis se basará principalmente en la utilización de información primaria y secundaria obtenida por el autor.

1- Antecedentes

Perfil fito-geográfico-económico de las Islas Malvinas

Las Islas Malvinas forman parte de un Archipiélago en el Océano Atlántico Sur. Tienen una superficie de 11.718 km² y se encuentran a 550 Km de la entrada del estrecho de Magallanes. El archipiélago está formado por más de doscientas islas siendo Soledad y Gran Malvina las mayores. Se encuentra ubicado entre los paralelos 51 y 53 de latitud sur y entre los meridianos 57 y 62 de longitud oeste de Greenwich.

Las dos principales islas se encuentran separadas por 15 kilómetros por el Estrecho de San Carlos. Entre otras islas del archipiélago se encuentran Borbón, Trinidad, Sebaldes, del Pasaje, Goicochea, San Rafael y San José y Bougainville, de los Leones Marinos, Pelada, Jorge y Aguila.

La Isla Soledad tiene 4.353 Km² y la Gran Malvina 6.307 Km². Es decir que el resto de las pequeñas islas ocupan sólo 1.058 Km².

La Isla Soledad tiene una longitud de 156 Km y la Gran Malvina 143 Km.

La capital se llama Puerto Argentino, ubicada al este de la isla Soledad. En esta zona se encuentra la mayor concentración de habitantes que de acuerdo al Censo Nacional de 1980 alcanzaba a 1.800 personas (esta cifra no contempla el destacamento militar permanente, de unos 4.000 efectivos post-guerra).

En lo referido al relieve, está constituido por planicies, a veces onduladas y cerros redondeados cuya altura media no llega a los 700 metros.

El clima malvinero es de carácter típicamente oceánico y de reducida amplitud anual de temperatura.

En cuanto a las lluvias, son del orden de los 600 mm. anuales. En los bajos terrenos impermeables abundan los musgos, donde va formándose la turba, que es prácticamente el único combustible de los isleños. Sus principales recursos económicos provienen de la exportación de lana y de aceite de ballena.

En 1993 se realizaron estudios de prospección que sugirieron que el archipiélago podría ser rico en petróleo.

Antecedentes históricos

Existen diversas hipótesis sobre el descubrimiento de las Islas Malvinas.

La primera que podemos mencionar es la que propone que las islas fueron descubiertas por los españoles. Esteban Gómez, desertor del buque San Antonio, había desertado y descubierto las islas en el año 1520, las que denominó de "San Son", "Sansón", "San Antón", y también islas "De los Patos". Prueba de ello es la cartografía de la época: Cartas Náuticas de Reinel (1522-23), de Diego de Ribero (1529) y de Agnese (1536-45). En 1590, las islas figuran en los planos de navegación de españoles e italianos.

Otra hipótesis que es sostenida por los ingleses, es la atribución del descubrimiento de las islas al marino John Davis en 1592; pero no tiene mucho sustento ya que éste no desembarcó, sus referencias fueron imprecisas y por otra parte, las sitúa en forma muy errada. En el año 1586 se produce el primer viaje de Cavendish a las islas y en 1584 se consolida el derecho de acto posesorio al terminar de instalar un establecimiento permanente en el Estrecho y zonas de influencia.

En 1591 se produce el segundo viaje de Cavendish. Para esta época los ingleses estaban dedicados a la colonización de América y resulta significativo que las islas no aparecen en los derroteros de

circunnavegación de los corsarios Francis Drake y Thomas Cavendish pero si figuraban en casi todas las cartas náuticas españolas desde hacía medio siglo atrás.

Una tercera hipótesis atribuye el descubrimiento de las Malvinas por Hawkins en 1594, quien las bautiza con el nombre de Hawkins Maiden Land. Su relato se publicó 23 años después de su viaje y varios historiadores lo desestimaron. Burney y Chambers, autores ingleses, no autorizan tal suposición. Chambers indica que Hawkins se confundió con las costas patagónicas pues describe erróneamente las islas como de clima templado, habitadas y con grandes ríos.

En 1690 el capitán de navío inglés John Strong desembarcó en el estrecho que separa las dos principales islas, al cual denominó estrecho de Falkland, en memoria de un comisionado del almirantazgo inglés.

El primer ocupante efectivo fue el francés Luis Antonio de Bougainville, que zarpó de Saint Maló y llegó a Malvinas en 1764 fundando el Fuerte y Puerto San Luis, en nombre de Luis XV, Rey de Francia. La mayor parte de los colonos del establecimiento eran oriundos de Saint Maló, desde entonces las islas tomaron el nuevo nombre de Malouines. Este hecho provocó el reclamo de España ante el gobierno francés, llegando finalmente a un acuerdo al celebrar el Tratado de San Ildefonso mediante el que las islas fueron restituidas a España.

En 1765, se produce el segundo viaje de Bougainville y un año después, el Comodoro inglés John Byron exploró la isla Trinidad (llamada Saunders por los ingleses) y declaró que el archipiélago era propiedad de Inglaterra (se genera un condominio entre franceses e ingleses ya que ningún español se había establecido en el territorio hasta ese momento).

Anoticiados en España de la primera usurpación de su derecho sobre las islas, se realizaron reclamos ante Francia, quien reconoció la soberanía de la Corona hispánica tanto en virtud del descubrimiento como por las cláusulas del Tratado de Tordesillas (1494). Consecuentemente, los franceses evacuaron en abril de 1767. En cuanto a los ingleses de Puerto Egmont, fueron desalojados por Francisco de Paula Bucarelli. Debido a su inferioridad militar ante Inglaterra, España debió devolver Puerto Egmont en 1771, pero dejando a salvo sus derechos de soberanía sobre las islas y contando con una promesa secreta de evacuación británica, que se materializó el 22 de mayo de 1774.

En 1790 se realiza un tratado entre Gran Bretaña y España, cuyo artículo cuarto expresa que se respetaban las posesiones españolas en los mares del sur.

Entre 1767 y 1811, hubo 20 Gobernadores en las Islas quienes dependían primero de los gobernadores y luego de los virreyes del Río de la Plata, a través del Apostadero de Montevideo.

Las islas, que pertenecían a España, pasaron por derecho de sucesión a pertenecer a las Provincias Unidas del Río de la Plata, denominación inicial de la República Argentina. Esta, en reafirmación de sus derechos, **tomó formal posesión de las mismas el 6 de noviembre de 1820**, en que el Coronel de Marina David Jewett, comandante de la nave Heroína, izó la bandera azul y blanca en las ruinas de Puerto Soledad (ex puerto San Luis).

En 1829, fue nombrado gobernador Luis Vernet, quien permaneció en el cargo hasta 1832. Durante todo este período, ningún país opuso reclamo alguno a la Argentina sobre las Islas.

En 1831 Vernet captura dos goletas norteamericanas que cazaban focas y lobos. EEUU desconoce el poder de Vernet y envía la corbeta norteamericana Lexington a Buenos Aires, requiriendo la persona de Vernet para juzgarla a este como pirata en los EE.UU. Parte después para las Malvinas y en diciembre arrasa la colonia de Puerto Soledad, lo que constituyó la primera violación de la Doctrina Monroe.

En febrero de 1832 el Ministro García retiró el Exequatur al cónsul Slacun y emite una proclama acerca del atentado. A fines de febrero, la Lexington que había arribado con prisioneros de la colonia a Montevideo se dirigió a Buenos Aires. En junio, Washington, dirigió una nota de reclamo por el episodio de Vernet.

En agosto, el almirantazgo ordenó ocupar las Islas Malvinas. En septiembre el Sargento Mayor de Artillería José Francisco Mestivier, es designado Comandante interino de Puerto Soledad, con órdenes de resistir hasta la muerte cualquier posible ataque extranjero a las islas. En octubre, José María Pinedo, comandante de la Goleta de Guerra Sarandí, dió el mando del establecimiento de Malvinas, Islas Adyacentes y Costas de Patagones hasta el Cabo de Hornos y Tierra del Fuego, al Comandante Militar y Político Mestivier, quien juró defender y sostener hasta el último trance el pabellón argentino. En noviembre, la guarnición de Soledad se subleva y asesina al comandante Mestivier.

El 20 de diciembre, la Corbeta real Clío al mando del comandante Onslow, llegó al Puerto de la Cruzada, antiguo Puerto Egmont con el propósito de ocupar las islas. El Comandante argentino de las islas, José María Pinedo, rechazó el ultimátum de evacuación británico.

Sin embargo, la absoluta superioridad de las fuerzas inglesas determinó que el día 6 de enero de 1833 debiera abandonar el archipiélago, rumbo a Buenos Aires, mientras los ingleses se apropiaban del territorio y procedían al hostigamiento sistemático de la población argentina. Esta fue dispersada y expulsada, apropiándose los invasores de todas las Islas y sus bienes.

2- Cronología de reclamos argentinos

La síntesis del reclamo argentino sobre las islas se fundamenta en:

- Ser la heredera de España en todos los territorios que antes dependían de Buenos Aires,
- Porque España le compró las islas a Francia con lo que adquirió el derecho de ocupación previa,
- Porque Gran Bretaña cedió sus derechos sobre las Islas en la cláusula secreta de la declaración de 1771 y
- Porque Gran Bretaña abandonó el asentamiento de Malvina occidental en 1774.

En 1833 el gobierno de Buenos Aires, encabezado por Juan Ramón Balcarce, protestó de inmediato ante el encargado de negocios británico, Philip Gore. Simultáneamente casi, el 17 de Junio de 1833, el representante argentino en Londres, Manuel Moreno, presentaba ante el Foreign Office una extensa protesta.

Los reclamos argentinos se sucedieron en Diciembre de 1834, en Abril de 1835, en Febrero de 1842 y así sucesivamente, ya que la Argentina no sólo que nunca dejó prescribir sus derechos soberanos, sino que de año en año y de gobierno en gobierno sentía en carne propia y en su sensibilidad nacional, el despojo armado de una parte de su territorio.

En el año 1926, el Canciller Angel Gallardo mantiene la protesta argentina por la "indebida" ocupación de las Malvinas y en 1939, se Funda la Junta de Recuperación de Las Malvinas, presidida por A. Palacios.

En 1946, al inaugurarse el primer período de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la Argentina presentó su primera reclamación en este organismo mundial. De allí en más, las reservas serían permanentes. Este mismo año se decreta la soberanía de la Nación sobre el mar epicontinental y zócalo

continental argentino. Fue aprobado por el Art.73 la Carta de las Naciones Unidas en pro de la independencia de los territorios no autónomos, habiendo solicitado dicha organización ser impuesta de cuales eran tales territorios. Gran Bretaña incluyó el archipiélago Malvinas entre los que se hallaban bajo su administración en calidad de colonia. Se efectuó rápida y enérgica protesta por parte del gobierno argentino quien protesta por la emisión de sellos postales británicos en las Malvinas.

En 1953, el Gobierno Argentino desconoce oficialmente las tituladas Falklands Island Dependencies que engloban las islas australes situadas al norte del paralelo 60 (Georgias y Sandwich) y las islas y territorios antárticos al sur de dicha latitud (Orcadas, Shetland, Decepción , Palmer, Península Antártica, etc.).

El 14 de Diciembre de 1960, las Naciones Unidas aprueban la resolución 1514, que establece que “todo el intento encaminado a quebrantar total o parcialmente la unidad nacional y la integridad territorial de un país, es incompatible con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas”.

En 1962 se crea el Comité de Descolonización, que incluye a las Islas Malvinas en la lista de territorios a descolonizar.

En 1964, con la designación del Dr. Miguel Angel Ortiz como Canciller, la Argentina inició una acción diplomática tendiente a lograr una resolución de las Naciones Unidas específicamente referida al tratamiento de las Islas Malvinas y sus dependencias. El representante argentino ante la O.N.U. era el Dr. José María Ruda. El objetivo argentino era:

- a) Obtener el restablecimiento de la unidad territorial de la Argentina, mediante el reconocimiento de los derechos soberanos sobre las Islas Malvinas, resolución 1514 (XV);
- b) Oponerse a todo intento que por vía de la autodeterminación de los colonos de dichas islas, se propusiera una independencia o cualquier otra solución constitucional que convalidara el despojo;
- c) Conseguir que el subcomité III recomendase específicamente la adopción de alguna resolución que abriese camino hacia el primero de esos objetivos.

En el subcomité III los delegados de Uruguay y Ecuador apoyaron la posición argentina. Los EE.UU. sostenían en la O.N.U. que la Argentina y Gran Bretaña debían negociar bilateralmente la solución del litigio. El día 9 de septiembre, en el momento en que se debatía el tema ante las Naciones Unidas, se conoció el episodio del aterrizaje en las Islas Malvinas del aviador argentino Miguel Fitzgerald, el cual desplegó una bandera argentina. El representante inglés censuró esa acción, calificándola de violatoria de la soberanía británica sobre las islas, pero la representación argentina dijo que esas acciones nada tenían que ver con el gobierno. Los diplomáticos argentinos desplegaron una gran actividad en esos días de Septiembre tratando de lograr que se obligase a Gran Bretaña a iniciar negociaciones. Finalmente el subcomité III elaboró un proyecto de informes en el cual Argentina había conquistado sus objetivos principales, que era darle al tema una publicidad internacional. El grupo latinoamericano se alineó con Argentina.

En el año 1965, los derechos y los intereses de la República Argentina logran un categórico reconocimiento en la ONU. Contra lo que pretendía Gran Bretaña, la Asamblea General, por Resolución 2065 (XX) “toma nota de la existencia de la disputa acerca de la soberanía” sobre las islas, y establece que las Islas Malvinas no pueden ser descolonizadas por la “autodeterminación”. O sea, no es válido en las Malvinas el pronunciamiento de la población importada a ese territorio por los británicos, luego de que sus tropas la usurparan en 1833 por la fuerza y dispersaran a la población argentina. Por consiguiente, se reconoce que las Islas Malvinas constituyen un “caso especial” y que para su descolonización deben ser atendidos no los “deseos” sino los “intereses” de sus habitantes. Igualmente, invita esa Resolución a

los gobiernos de la Argentina y del Reino Unido a proseguir “sin demoras” las negociaciones dispuestas por el Comité encargado de la situación de territorios colonizados.

En 1975, la V Conferencia de Países No Alineados en agosto apoyó el reclamo argentino. El 8 de Diciembre Gran Bretaña anunció que no dejaría explorar los hidrocarburos de las Islas Malvinas a ningún país, motivando el reclamo de Argentina, lo mismo que el arribo a las islas de la misión del Shackleton para realizar un relevamiento económico. En su respuesta el canciller inglés Gallaghan, calificó de estéril la disputa sobre la soberanía de Malvinas, ya que constituía un mandamiento, dejando entrever la negativa a reconocer el derecho argentino sobre las islas. Esta misión no autorizada por el gobierno argentino introdujo un cambio sustancial, que violaba un tácito principio de no innovar que ambos países habían respetado hasta el momento.

En 1976, el Comité Jurídico Interamericano, de la Organización de Estados Americanos (OEA) reconoció a la Argentina "el inobjetable derecho de soberanía sobre las Islas Malvinas", declaración que hizo suya la Asamblea General del organismo continental.

Estas declaraciones de prácticamente las tres cuartas partes de los países del mundo, indican que si la situación producida por la política colonialista y de usurpación del Reino Unido fuera sometida al voto de la Asamblea General de la ONU, el fallo de la comunidad internacional daría la razón a la actitud de la República Argentina que los días 1, 2 y 3 de Abril de 1982 ocupó las Islas.

3- La decisión de recuperar las Malvinas

Hacia principios del año 1982, la estructura de poder en Argentina estaba representada por la Junta de gobierno militar (integrada por el general L. Galtieri, el almirante J. Anaya y el brigadier B. Lami Dozo) y el Ministro de Relaciones Exteriores, doctor N. Costa Méndez (quien ya había actuado como diplomático en la década del 60’).

Las Malvinas habían sido arrebatadas definitivamente por los ingleses en el año 1833 y para 1983, se cumplirían 150 años de la usurpación. Los conflictos internos y esta conmemoración actuaban como un estímulo importante en las mentes que gobernaban el país en ese momento.

La evaluación del gobierno hacia fines de 1981 con respecto a Malvinas fue que a pesar de las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas y de los esfuerzos diplomáticos y económicos argentinos, el Reino Unido no accedería a negociar sobre la soberanía.

Simultáneamente la Junta Militar preparaba una alternativa militar para el caso que fracasaran las tratativas diplomáticas. Este era un viejo anhelo del ejército y especialmente de la marina, y su análisis tenía antecedentes en los conflictos limítrofes con Chile, especialmente el del año 1978 que no llegó al enfrentamiento armado por la mediación del Vaticano.

El plan que se aprobó fue recuperar las Malvinas mediante una acción sorpresiva e incruenta para las fuerzas inglesas, y posteriormente negociar el traspaso de la soberanía.

Se creó una Comisión de Trabajo Conjunta para realizar el planeamiento de la recuperación. La Comisión de Trabajo estableció como fecha más temprana para realizar la operación el 15 de mayo. Sin embargo, durante marzo de 1982 se produjeron acontecimientos de orden interno y externo que alteraron esa fecha, y lo que era sólo una alternativa se transformó en el objetivo principal.

Los supuestos de la recuperación de las islas fueron:

- Que la ocupación lo más incruenta posible, sería valorada por EEUU y Naciones Unidas.
- Que el Reino Unido no reaccionaría con el uso de fuerza, al menos no en lo inmediato.
- Que EEUU se mantendría al margen, dadas las buenas relaciones con Argentina.
- Que habría negociaciones y presión internacional por la cesión de la soberanía.

Otro fuerte supuesto era que Argentina buscaba recuperar un espacio territorial cuya legitimidad ha sido reconocida por los organismos internacionales con injerencia en el caso: la ONU, al reconocer la naturaleza colonial de diferendo en su Resolución 1514 y la validez de los reclamos argentinos sobre las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur en su Resolución 2065, invitando a ambos gobiernos a mantener negociaciones por el futuro de las islas.

La legitimidad del reclamo fue también reconocida por la OEA (Organización de Estados Americanos) en el Comité Jurídico Interamericano, por el Buró de Países No Alineados y la Resolución del TIAR (Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca) del 26 de Abril de 1982.

4- Detonante del conflicto armado

Las autoridades argentinas describen los sucesos del 19 de marzo de 1982 como "el detonador". Aunque esos eventos en Georgias del Sur estuvieron lejos de forzar el episodio militar clave, a partir del cual no había otra salida sino la guerra, y consecuentemente no se encuentran en la categoría de un arrancador de la guerra, el 19 de marzo fue ciertamente la piedra de toque de una serie de confrontaciones en cascada y de decisiones político-militares que crearon el escenario para que la guerra comenzara.

El conflicto se inicia a partir de las actividades empresarias de un argentino, Constantino Davidoff. Su actividad principal eran los negocios relacionados con la chatarra. En el mes de Septiembre de 1979 firmó en Londres un contrato con la empresa Christian Salvensen de Edimburgo, adquiriendo las instalaciones balleneras abandonadas en las islas Georgias, a un valor inferior a los u\$s 200.000.

Esto representaba un brillante negocio que dejaría excelentes ganancias, pues el precio de la chatarra, permitiría en ese momento obtener cifras cercanas a los u\$s 10.000.000. Para dismantelar las instalaciones era necesario transportar a las islas personal y equipos. Davidoff gestionó en la Embajada Británica en Buenos Aires el servicio del buque antártico HMS Endurance, de la armada británica. Pero su pedido fue denegado y, seguidamente, la Armada Argentina se pone a su disposición para llevar a cabo la tarea.

El Convenio sobre Comunicaciones de 1971 permitía los viajes entre las Malvinas y Argentina usando solamente una tarjeta blanca, pero recordemos que en respuesta a la Resolución 1514 de las Naciones Unidas, los británicos inscribieron Georgias del Sur como una colonia separada de las Malvinas y gobernada directamente desde Gran Bretaña, administrada por el gobierno de Malvinas sólo por razones de conveniencia.

Recordemos también que la Argentina rechazó la demanda de status de colonia para Georgias del Sur sosteniendo que al igual que Malvinas habían pertenecido siempre a Argentina por lo que no podían ser colonias de nadie.

En Diciembre de 1981, Davidoff a cargo de la empresa Georgias del Sur zarpa con destino a Puerto Leith, llegando a la Bahía Stromness unos días después. Si bien Davidoff envió una carta comunicando a la Embajada Británica su viaje al archipiélago de Malvinas, no especificó que lo haría en un barco de las características del rompehielos Almirante Irizar, ni que se dirigiría directamente a las Georgias sin antes

tramitar su desembarco en Grytviken. Este breve viaje sirvió para tomar fotografías (3500) e inventariar el material existente en las ex-factorías.

El Gobernador Hunt de las Islas Malvinas aparentemente se enteró de la visita por informes de que el rompehielos Almirante Irizar se encontraba en Stromness Bay y por informes de gente de Grytviken de que alguien había estado en Leith.

Parece probable que la embajada británica en Buenos Aires no informara a Hunt.

Hunt presionó solicitando un accionar con Davidoff por haber éste desconocido las normas, pero recibió directivas de Londres de no empezar con problemas.

El embajador británico protestó al Gobierno argentino por este incidente el 3 de febrero, advirtiendo que esto no debía repetirse. La protesta fue rechazada el 18 de febrero.

El 19 de marzo de 1982, nuevamente Davidoff regresa a las Georgias, pero ahora en el buque de la armada Bahía Buen Suceso, que llevaba 41 personas, en su mayoría operarios, que permanecerían unos 4 meses realizando las tareas de desmantelamiento.

En este desembarco se produce el hecho que se utilizó como desencadenante del conflicto, y por el cual las autoridades británicas acusaron formalmente a los argentinos: el izado de una bandera argentina.

Al desembarcar los argentinos, las autoridades británicas en Grytviken notificaron al Gobernador de Malvinas Rex Hunt sobre una bandera argentina izada. El Foreign Office ordenó el envío del navío Endurance con el objeto de obligar a los operarios a arrear la bandera y evitar además el supuesto desembarco de personal militar y armas de fuego

El 21 de Marzo, zarpa de regreso el Bahía Buen Suceso, dejando al grupo de Davidoff en tierra para proseguir con sus tareas. El Endurance debía llegar a Leith el día 24, pero por órdenes del canciller de Gran Bretaña Lord Carrington, el buque debió aguardar en Grytviken. Simultáneamente se solicitó al gobierno argentino que dispusiera el regreso del " Bahía Buen Suceso " a Leith para ser éste quien desalojara a los operarios allí apostados.

El 23 de marzo, la Junta Militar, en respuesta a los sucesos de Leith, envía el transporte Bahía Paraíso, que se encontraba en Orcadas con el grupo Alfa a bordo (formado por comandos de marina, denominados "Lagartos", al mando del Tte. de Navío Alfredo Astiz).

Llegan a Georgias el día 24 de Marzo a las 23:40 hrs. Su misión era la de evitar que los marines ingleses del Endurance desalojaran por la fuerza a los trabajadores argentinos. Se suceden una serie de reuniones y conversaciones de alto nivel mandatario, con las que se buscaba suavizar el tono de la negociación diplomática.

Así las cosas, en la noche del 26 de marzo el comité Militar argentino resolvía prestar apoyo y proteger al citado grupo de ciudadanos. A efectos de dar cumplimiento a esas funciones de protección, fueron destacadas hacia las proximidades del lugar varias unidades de la flota de guerra argentina; entre ellas, el Bahía Paraíso, con 200 infantes de marina a bordo.

Durante las horas subsiguientes, las noticias procedentes del sur daban cuenta de un inusual movimiento de buques de guerra de la Armada Nacional en el Atlántico Sur.

El detonante fue el anuncio del hecho por la TV británica (que luego se probó era erróneo) de que dos submarinos nucleares habían zarpado de Gibraltar para el Atlántico Sur. Las autoridades argentinas

tomaron como cierta esa información. No deseando comprometerse en un desembarco frente a una amenaza de submarinos nucleares británicos contra sus fuerzas navales, calcularon la primera fecha de arribo posible de los submarinos. Estaban convencidos de que a partir de ese momento seguirían destacados allí por varios años. Inclusive las autoridades argentinas no deben haber estado informadas ni siquiera sobre el momento en que la zarpada se hubo concretado.

El apoyo de la opinión pública argentina para lo que había sido percibido como una válida operación comercial bajo los términos del Acuerdo de Comunicaciones de 1971 presentó un cuadro de fuerte interés nacional argentino contra un interés británico percibido como en disminución. En un esquema mental de "ahora o nunca" la Junta dispuso la ejecución de la operación Malvinas, estableciendo como día D el 2 de abril de 1982

En vísperas del 2 de abril, seguían las tareas de desmantelamiento de la paralizada planta ballenera. Al respecto, el presidente de la empresa contratista expresó al periodismo que el permiso originario para completar el operativo se extendía hasta marzo de 1983, con la posibilidad de prorrogarlo por un año más, si fuera necesario.

El gobierno argentino quería realizar una ocupación no violenta de las islas, estableciendo presencia firme en ellas y provocar que las fuentes diplomáticas británicas tomaran iniciativas para encontrar una solución de fondo sobre la Soberanía en Malvinas. La opinión internacional favorecía el reclamo de soberanía de nuestro país.

Gran Bretaña sólo podía establecer un panorama geopolítico tal que indujera al gobierno argentino a considerar la ocupación militar de las islas como única solución viable.

Se había llegado a un punto sin retorno y las acciones militares eran inminentes.

5- Secreto a voces

El 26 y 27 de febrero se realizaron conversaciones bilaterales en Nueva York con muy poco éxito.

El jefe británico fue un alto funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores, R. Luce, quien sabía que iniciaba estas reuniones con poco o nada que ofrecer a los argentinos en cuanto al futuro de las islas. Su objetivo era mantener y prorrogar las conversaciones entre los gobiernos.

El jefe argentino era el Ministro de Exteriores delegado, embajador E. Ross tenía un solo objetivo: obtener definiciones claras sobre la soberanía, establecer una comisión negociadora y un cronograma de reuniones para llegar a finales de ese año con una decisión y un compromiso en firme y público.

Pero había otra presencia en las reuniones; eran los habitantes de Malvinas, los kelpers, representados por un miembro del Consejo Legislativo J. Cheek y un granjero, T. Blake, quienes tenían como mandato fundamental "seguir siendo ciudadanos británicos".

Finalizadas estas reuniones, R. Luce se reunió con un colaborador directo del secretario de Estado norteamericano A. Haig, el secretario adjunto para asuntos de A. Latina Tom Enders, solicitándole que intentara mediar con el gobierno argentino en su inmediato viaje a Buenos Aires, explicando que su gobierno estaría dispuesto a estudiar los medios para dar una solución atractiva para Argentina en cuanto a la soberanía, pero que se necesitaba paciencia. Esto lo hizo Enders personalmente ante Costa Méndez el 8 de marzo de 1982, pero omitió remarcar la disposición a negociar la soberanía de Luce.

El 1 de abril de 1982 en una reunión del Consejo de Seguridad en Nueva York, el embajador británico ante la ONU, sir A. Parsons, alertó sobre que tenían información fidedigna sobre la invasión a la islas por

los argentinos para las próximas 24 horas. Por esto es que pidió al consejo que intercediera para evitar esta maniobra que llevaría al conflicto armado.

A continuación el embajador argentino E. Roca recordó todos los reclamos argentinos desde la usurpación británica en 1833, negando lo que a esa altura de los acontecimientos era inocultable.

6- Interpretación argentina de la reacción de EE.UU.

El gobierno argentino en sus cálculos de riesgo estaba firmemente convencido que en la eventualidad de un conflicto entre Argentina y Gran Bretaña, USA iban a mantener una posición neutral. Nunca esperaron que los USA los apoyara pero previeron una postura neutra. Creyeron que las afables reuniones y viajes protocolares, eran suficientes para haber cimentado una “relación de amistad”.

Además su evaluación histórica se apoyó demasiado en la experiencia de Suez y tuvieron la más mínima capacidad de evaluar suficientemente, la importancia de los mutuos intereses políticos y militares de USA y Gran Bretaña. Inclusive el almirante Anaya citó como evidencia de la previsible neutralidad de USA la impresionable sucesión de visitas a Argentina en 1981, de comandantes militares y de políticos con rol clave en la política de USA, como demostración del desarrollo de intereses comunes entre USA y Argentina.

Cuando Usa se inclinó hacia Gran Bretaña la única forma racional en que esto pudo ser comprendido por Argentina fue la teoría de la "manipulación". Los participantes en esta maniobra eran el gobierno conservador de Gran Bretaña, la Royal Navy y el Departamento de Estado.

Los argentinos estaban convencidos que Gran Bretaña quería la guerra para distraer la atención del Partido Laborista, de las huelgas de las minas de carbón y de la declinante confianza en el gobierno conservador.

También concluían que la Royal Navy necesitaba la guerra para restablecer la confianza británica en su rol como defensora de los intereses británicos a lo largo del mundo y para contrarrestar la reducción del rol y dimensión de la Flota.

La inmadura visión argentina los llevaba a creer que los británicos habían sido capaces de seducir al Departamento de Estado de los Usa para que los apoyara en esa manipulación.

7- Las decisiones y los hechos como Constitución

En su accionar diario el hombre hace política y esta implica la toma de decisiones en forma permanente. Las mismas generalmente conllevan incertidumbre y, siempre, favorecen a unos pero perjudican a otros. Por esto las decisiones deben tener un objetivo definido y ser pensadas y ejecutadas firmemente pero siempre dentro del valor de la justicia. El hombre político debe tener la prudencia y sabiduría necesaria para saber esto y consecuentemente actuar teniendo como norte el bien común. Es decir desde la moral debe utilizar una visión utilitarista que le permita actuar firmemente contemplando las consecuencias no deseadas de su accionar.

Por otra parte las decisiones tienen que ver con circunstancias y escenarios; por lo tanto es muy difícil analizarlas fuera del contexto o a la vista de los resultados.

Muchas veces lo fáctico actúa con la fuerza de lo escrito. Determinados hechos o costumbres con la repetición y la permanencia en el tiempo, se convierten en leyes tácitas, que nadie discute.

Para ambas naciones, Malvinas es un claro ejemplo de constitución no escrita y de decisiones, erradas o no, pero decisiones en medio de la incertidumbre. El grave problema es que muchas veces, esa incertidumbre fue generada por la falta de idoneidad en la conducción política y militar del conflicto.

8- Poder y legitimidad. Relaciones de dominante y dominado

El poder no tiene un fin determinado, es decir no se acaba. El poder es preexistente a los hechos e implica tener influencia sobre otras personas. El poder bien administrado y ejecutado en beneficio de quienes lo han delegado en forma consciente o inconsciente, dignifica al ser humano. Pero el poder también estimula el exceso, alimenta el ego en forma desmesurada y la ambición permanente de poder se transforma en un fin en sí mismo. Este permite los abusos de minorías de mentes estrechas, llenas de egoísmo, que no reparan en los casos que brinda la historia, donde la circulación y dinámica del poder muestran como tarde o temprano, los abusos tienden a su fin; y esas mayorías abusadas terminan generando nuevas minorías que acceden al poder. Pues el poder está asociado a minorías que creen representar a mayorías muchas veces silenciosas.

La legitimidad como concepto nos permite justificar determinados hechos, actuando como un paraguas de razón. Esto no siempre es así ya que se relaciona legitimidad con voluntad mayoritaria y como todos sabemos, no siempre la mayoría tiene que tener certeza sobre la verdad. Esto es la asociación directa de legitimidad con consenso. Pero todo esto depende de para quien, ya que un mismo acto puede ser legítimo o ilegítimo, depende con respecto a quien queramos referir. Sirve aclarar que la legitimidad guarda relación con el paradigma que imponen las circunstancias; por lo tanto fuera de ese paradigma no tiene sentido hablar de legitimidad.

Malvinas por lo tanto, puede ser considerado un hecho legítimo para la nación argentina, ya que no sólo es parte de su constitución sino que su recuperación por la vía armada, tuvo consenso mayoritario.

Para el pueblo inglés parecería más remota la posibilidad de ser consideradas las islas como parte de su constitución.

9- Concepto de amistad entre naciones

Vale aclarar que este concepto natural entre las personas, no es posible entre naciones o estados. En estos priman los intereses político económicos y como tal, lo que si cabe utilizar, es el concepto y niveles de alianzas.

El ser humano en sus relaciones personales desarrolla amistades y en casos extremos enemistades que terminan con esa relación. Los estados llevan la enemistad extrema al caso de la guerra donde se pone en juego la vida de los participantes.

A nivel de Estados las relaciones políticas están caracterizadas por el conflicto de intereses.

Las empresas son un caso intermedio donde existen criterios de amistad donde los valores personales pueden en algunos casos, ser considerados a la hora de las decisiones.

En el caso Malvinas, Gran Bretaña y USA formaban parte de diferentes tratados y acuerdos bilaterales; inclusive ambos eran miembros de la OTAN. Todo esto suponía que los lazos establecidos por medio de diferentes tipos y grados de alianzas, no podrían ser eliminados a partir de relaciones muy afables y sinceras como creía Argentina que había logrado desarrollar con la potencia de Norteamérica.

Comparativamente el análisis político hacía previsible que a nivel de relaciones internacionales, la alianza de USA con G. Bretaña de fuertes intereses comunes, tuviera mucho mayor peso como vínculo que la simpatía desarrollada con Argentina; más parecida a relaciones entre “amigos”

CONCLUSIONES

Luego de haber presentado los antecedentes de los hechos motivo de este trabajo y habiendo desarrollado las relaciones entre lo fáctico, la política, el poder, los hombres involucrados y la legitimidad, podemos empezar a concluir que:

Malvinas es un conflicto rico en decisiones político-militares con abundancia de errores en ambos bandos. Permite el estudio de las complejas relaciones diplomáticas y confirma cómo los factores políticos causaron el fracaso del proceso diplomático dando por resultado la guerra.

También posibilita analizar dos actitudes opuestas en el desarrollo del conflicto donde uno de los participantes actuaba según las reglas para el manejo de crisis, mientras que el otro estaba en estado de guerra. Esto se evidencia en las diferentes premisas en las que basaron sus decisiones los gobernantes británicos y las que usaron para basar las suyas los argentinos. Entre la ocupación de las islas el 2 de abril y el hundimiento del Belgrano, el 2 de Mayo, las autoridades argentinas actuaron en la convicción de que estaban envueltas en el manejo de una crisis diplomática mientras que los británicos actuaron con la convicción que estaban en guerra.

Esto según revelan los diferentes autores es un fenómeno político-militar nunca visto antes en la moderna historia militar

El objetivo político argentino era "una solución diplomática para recuperar la soberanía sobre las islas".y así perpetuarse en el poder y en la historia.

Los objetivos británicos, "defender los intereses de los residentes en las islas y castigar la agresión", de esa manera obtenían un crédito popular a favor y se perpetuaban en el poder.

A los dos contendientes los amparaba la legitimidad de su accionar, claro de desde paradigmas opuestos. Los dos tenían el poder para actuar y el consenso, pero acá vale aclarar que dicho consenso se basaba en argumentos fundamentalmente emocionales y por eso, ese poder era bastante efímero y acorde a resultados de corto plazo. Esta es otra característica de Malvinas: la circulación del poder fue rapidísima. Desde diciembre de 1981 a fines de junio de 1982, el poder fue pasando a alta velocidad por las manos de:

- Los negociadores diplomáticos
- Los manifestantes contrarios al Gobierno Militar
- El Gobierno militar anunciado la recuperación en la plaza de Mayo
- Los comandos en el desembarco
- El Gobierno y el Periodismo generando información, real o no.
- Los ciudadanos apoyando la gesta
- El secretario norteamericano Alexander Haig
- El submarino Conqueror
- El general J. Moore
- La primer ministro británica y su gobierno.

Podríamos suponer que muchos gobiernos argentinos pudieron haber considerado el uso de la fuerza militar, en sustitución de los medios diplomáticos, para recuperar la soberanía sobre las Malvinas. Pero creo que esas acciones fueron desalentadas por la percepción obvia de las capacidades militares británicas y por el lógico análisis de la importancia que tiene un país miembro de la OTAN en el contexto geopolítico mundial. Adicionalmente la mínima revisión histórica permite ver cual es la reacción y decisión británica de usar su capacidad militar para defender sus intereses.

Hubo errores, fallas graves de comunicación pero también falsos supuestos, como que el gobierno argentino nunca previó que los británicos iban a responder con la fuerza militar, y mucho menos tan rápidamente.

Considero que queda claro que en ningún momento, previo o durante el conflicto de Malvinas, los jefes militares argentinos creyeron que podían prevalecer en una confrontación militar con Gran Bretaña.

Tanto la falta de previsión de la reacción británica como la convicción sobre el resultado final fueron las bases que dominaron el proceso de toma de decisiones de la conducción política y militar argentina, antes y durante el conflicto.

El conflicto fue el resultado de décadas de persistente determinación de Argentina por recuperar la soberanía sobre las Islas Malvinas y de persistente determinación de los sucesivos gobiernos británicos de respaldar la autodeterminación de los habitantes de esas Islas.

Esas actitudes se mantuvieron balanceadas durante muchos años apoyadas por aptitudes políticas de ambos bandos; la habilidad de los habitantes de las Malvinas para influir sobre las decisiones políticas en Londres y una cambiante percepción del poder militar británico y del interés nacional británico, formaron la base de las decisión en ambos bandos que dieron por resultado el conflicto.

Se pueden agregar otras causas como la crisis casi terminal del gobierno militar argentino; el desgaste del Partido Conservador que estaba en el poder en Gran Bretaña; el creciente descontento laboral en ambos países; la falta de profesionalismo de las fuerzas armadas argentinas producto tal vez de años de desviaciones (como alternativa y juez de la política argentina); la amenaza de fuertes recortes para la marina británica; etc.

La mayor parte de los textos y tratados relacionados con la soberanía en Malvinas, dedican cientos de páginas a los ciento cincuenta años de puja diplomática. La historia muestra que los argentinos dieron mucha importancia a ese proceso y siempre creyeron que era la vía adecuada, pero hay un claro encadenamiento entre lo militar y lo diplomático, es decir la acción militar puede forzar y/o ayudar a la diplomacia dentro de ciertos límites. Vale agregar que no se debiera poner en situación de acercarse a extremos que desemboquen inexorablemente en guerra.

Se puede plantear que hubiera pasado si post desembarco, Argentina se retiraba y dejaba un destacamento mínimo de Policía Federal. Esta pequeña acción bélica, no hubiera ayudado a la diplomacia?.

En esto la historia muestra a los británicos como referentes del reraconamiento ente proceso diplomático y uso de la fuerza militar. En el caso particular de ellos como una extensión del proceso político por otros medios, cruzando muchas veces el umbral de la guerra.

Luego del análisis realizado, podemos reconocer que los graves errores graves del máximo comando argentino por falta de planificación e inteligencia, que antes resultaban inexplicables, ahora empiezan a tener sentido bajo la interpretación política. Estos errores significaron perder oportunidades importantes de modificar la suerte del conflicto, fundamentalmente entre el 2 y 12 de Abril, cuando no se aprovechó la libertad de navegación para usar buques de carga en el transporte de artillería pesada y helicópteros para las fuerzas en las islas; o cuando no se llevó equipo pesado para el movimiento de tierra que hubiera permitido prolongar la pista de Puerto Argentino para que pudieran operar los aviones de la Fuerza Aérea; o la insólita división de las fuerzas del Ejército entre las Islas Soledad y Gran Malvina; o la indecisión argentina de no explotar la crítica vulnerabilidad británica en Fitz Roy y Bluff Cove; o se negó la indiscutible ventaja de las organización conjunta y planificada (el comando conjunto de las fuerzas argentina, fue “conjunto” sólo de nombre).

Tal vez ahora estemos más cerca de concluir que las indecisiones estaban fundamentadas en el preconceito que para Argentina era imposible derrotar a los británicos en un conflicto armado; y eso actuó como una autoprofesía del resultado final.

Consecuencias:

Se perdieron más de mil vidas durante los 74 días de conflicto, casi una por cada dos habitantes de las Islas. Las pérdidas materiales fueron muy importantes para ambos bandos.

Finalizado el conflicto, el gobierno militar argentino quedó sin margen de acción y se intentó evitar el caos total con la esperanza de las elecciones democráticas.

Los "intereses" de los habitantes de las islas fueron exitosamente defendidos por los británicos y los esfuerzos argentinos para recuperar soberanía sobre las islas fracasaron.

La marina británica recuperó su importancia a los ojos de los dirigentes políticos de ese país y los militares argentinos fueron reemplazados por un gobierno civil.

Aprendizaje:

- En todo conflicto bélico las consecuencias no queridas se potencializan y afectan a todos los estratos de la población.
- La velocidad de circulación del poder durante un conflicto armado, se acelera mucho.
- hablar de legitimidad no tiene sentido ya que seguramente ambos bandos la tendrán; dentro de su paradigma.
- El peso de la responsabilidad en la toma de decisiones, corresponde a minorías; las cuales serán juzgadas de acuerdo a los resultados y pocas veces teniendo en consideración la coyuntura del momento.

Desde el aspecto militar, los especialistas concluyen que:

- Los submarinos nucleares son excelente elemento de combate, pero no cumplen bien la función de presencia naval en tiempo de paz.
- Las fuerzas de superficie son esenciales para la proyección de fuerzas anfibia, pero deben tener los medios para defenderse contra submarinos modernos y modernos misiles y aviones.
- La aviación táctica con base en tierra empleada en la conducción de una campaña naval, debe ser adiestrada rutinariamente en el uso de armamentos y tácticas contra fuerzas navales.
- Las debilidades enemigas deben ser explotadas cada vez que se las detecte, aunque los planes militares deban modificarse para ello. Cuando la suerte del adversario pende de un hilo, lo más fácil para vencer es cortar ese hilo.
- La logística en la guerra gana o pierde.
- Las Marinas no ganan guerras, pero la falta de una marina adecuada puede hacer perder la guerra. La Royal Navy no ganó el conflicto de Malvinas, pero pudo haber sido la causa que Gran Bretaña lo perdiera. El Ejército Británico triunfó en Malvinas pero lo hizo con, y sólo con, el apoyo de la Royal Navy.
- Un bien integrado Poder Aéreo es esencial tanto para el Ejército como para las Fuerzas Navales.
- El Poder Aéreo no se compone sólo de bombardeos o aviones de ataque, o de cazas e interceptores, o de aviones de contramedidas electrónicas. Es una mezcla de todos. El que no lo comprenda así, no ha entendido ni las lecciones de la Segunda Guerra Mundial, ni las de Malvinas.
- La capacidad de los ejércitos, marinas y fuerzas aéreas para operar en conjunto es el "sine qua non" de la guerra.
- Los comandos militares responsables, deben tener diálogo fluido con las autoridades políticas y asesorarlas y las autoridades políticas deben escucharlos aunque no necesariamente seguir sus consejos.

- Es crucial que las autoridades políticas informen a los dirigentes militares de aquellos objetivos políticos que se persigue lograr, mediante el uso de la fuerza militar.
- Comando efectivo, control y comunicaciones son las herramientas fundamentales que permiten a las autoridades militares y a las autoridades políticas trabajar en armonía.
- En la era tecnológica, los militares deben conocer sus armas. Pericia, valor y coraje no son suficientes.

Efectividad de la organización de la Junta Argentina

Una serie de hechos demuestran el poco éxito de la Junta en su función “natural o para la que supuestamente se había preparado”:

- A lo largo de la guerra en el mar, la Armada Argentina fue advertida de vuelos no coordinados de la Fuerza Aérea.
- La Fuerza Aérea se negó a informar al Comandante del Teatro de Operaciones, sus avistajes y contactos.
- Las Fuerzas Conjuntas en Malvinas no pudieron ejercer control aéreo sobre los aviones de la Fuerza Aérea volando sobre las islas o en sus proximidades.
- La Fuerza Aérea envió 10 aviones Pucará a Malvinas sin consultar al Comando de Teatro.
- El Comandante de las Fuerzas del Ejército en Malvinas hacía caso omiso del Gobernador y recibía órdenes del Jefe del Estado Mayor de Ejército en Buenos Aires.
- Como la Armada Argentina tenía dificultades para obtener datos posicionales del HMS Invencible, tuvo que "invadir" la central de Información de Combate en Puerto Argentino para descubrir que el personal de Fuerza Aérea que manejaba el CIC, borraba la derrota seguida por los aviones británicos luego de cada ataque aéreo. El personal naval comenzó a conservar la información sobre el recorrido de cada raid, y así logró determinar por donde aparecerían todos ellos sobre el horizonte. Fue a partir de ese tipo de análisis, que pudieron describir una especie de "banana geográfica" que definía la probable posición de los portaaviones. Esta fue la metodología "ad hoc" que permitió a la Armada lanzar el ataque que dio por resultado el hundimiento del transporte Atlantic Conveyor.
- En general los ataques aéreos contra la Fuerza de Tarea británica lanzados desde tierra, fueron dispuestos y partieron desde el continente sin la necesaria coordinación con los comandos argentinos en las islas, ni con las fuerzas a las que la aviación basada allí estaba apoyando.
- Lo mismo cabe decir con respecto a los escasos raids que fueron lanzados contra las cabezas de playa británicas. La Fuerza Aérea Argentina afirmó al comenzar las acciones: "Si la Flota Británica aparece, nosotros podemos destruirla: esta mentalidad dominó su acción a lo largo de todo el conflicto.

Más allá de las pérdidas de unidades y del impacto que esas pérdidas produjeron en el resultado final, la guerra de Malvinas presenta algunas características novedosas como:

- Primer uso de misiles crucero modernos contra buques de una marina de primera categoría.

- La primera oportunidad desde la Segunda Guerra Mundial, en que sostenidos ataques aéreos fueron hechos contra una fuerza naval.
- El primer uso en combate de submarinos de propulsión nuclear.
- El primer uso de que se tenga noticias de aviones de decolaje y aterrizaje vertical/corto en combate (Harrier).
- Una pequeña fuerza de submarinos de propulsión diesel-eléctrica argentina, produjo una enorme preocupación a las autoridades navales británicas y determinó por lo menos en la misma medida que la amenaza aérea, la conducción de las operaciones navales británicas, causando el gasto de una gran cantidad de armas antisubmarinas.
- Una igualmente pequeña fuerza de submarinos nucleares de ataque británico determinó las decisiones de los jefes navales argentinos y mantuvo las unidades de superficie argentinas en aguas protegidas contra esta amenaza. Asimismo determinó algunas de las primeras decisiones políticas hechas al comienzo de las hostilidades.

DISCUSIÓN

Dado lo abarcativo del tema y tratándose de un proceso cuyas consecuencias todavía están abiertas, en este punto pretendo abrir posibles líneas de investigación y trabajo futuro. Las mismas se plantean a través de diferentes hipótesis de lo que podría haber sucedido a partir de determinadas decisiones o acciones que no ocurrieron.

- ¿Qué hubiera sucedido de mantenerse USA neutral al conflicto?
- ¿Cómo habrían evolucionado los enfrentamientos de haber tenido Argentina un comando realmente conjunto de operaciones?
- ¿Qué hubiera sido del proceso institucional político Argentino de no haber sufrido una derrota militar en Malvinas?
- ¿Hubieran sido diferentes los resultados, si la televisión británica no hubiera comunicado erróneamente la zarpada de dos de sus submarinos nucleares desde Gibraltar hacia las cercanías de las Islas Georgias del Sur el 26 de Marzo?
- ¿Hubieran sido diferentes los resultados, si el viento y el mar no hubieran estado en calma el 1 ° de Mayo?
- ¿Hubieran los resultados sido diferentes, si las más de 20 bombas de los aviones argentinos que impactaron en los cascos de buques de guerra británicos sin explotar, hubieran explotado?
- ¿Hubiera el resultado sido diferente si los torpedos Telefunken argentinos hubieran funcionado como debían?
- ¿Hubieran los mismos ingleses reaccionado usando su fuerza militar si no hubiera habido huelgas en las minas de carbón de Gran Bretaña?

BIBLIOGRAFÍA

- Cardoso, Oscar, R. Kirschbaum y Eduardo van der Kooy. “*Malvinas, la trama secreta*”. Sudamericana-Planeta, Buenos Aires, 1983.
- Círculo Militar. Anuarios.
- Floria, Carlos Alberto y César A. García Belsunce. “*Historia de los Argentinos*”. Kapeluz, Buenos Aires, 1980.
- Hastings, Max y Jenkins, Simon. “*The battle for the Falklands*”. Ed. W.W. Norton & Co., New York, 1983.
- <http://www.yendor.com/vanished/falklandswar> online.
- <http://ar.geocities.com/laperlaaustral/desembar> online.
- <http://members.fortunecity.com/aokaze/principal>. Online.
- http://www.brigadamecanizadaix.ejercito.mil.ar/r_i_mec online.
- http://www.ejercito.mil.ar/index_ppal online.
- <http://www.historiadelpais.com.ar/malvinas>. Online.
- Massot, Vicente Gonzalo. Apuntes de clases “el arte de hacer política”, Buenos Aires, 2003.
- Train, Harry. “*Malvinas, un caso de estudio*”. Boletín del Centro Naval N° 748, , Volumen 105, Buenos Aires, Enero-Marzo 1987 en www.malvinasonline.com.ar.
- Versión completa del The Sunday Times Insight Team, de Londres, “Una cara de la moneda” Hyspamérica. 1982.

ANEXOS

Anexo 1. HISTORIA

Existen diversas hipótesis sobre el descubrimiento de las Islas Malvinas.

La primera que podemos mencionar es la que propone que las islas fueron descubiertas por los españoles. Esteban Gómez, desertor del buque San Antonio, había desertado y descubierto las islas en el año 1520. Lo prueba la cartografía de la época: Cartas Náuticas de Reinel (1522-23), de Diego de Ribero (1529) y de Agnese (1536-45). Las islas aparecen con el nombre de "San Son", "Sansón" o "San Antón", y también islas "De los Patos". En 1590, las islas figuran en los planos de navegación de españoles e italianos.

Otra hipótesis que es sostenida por los ingleses, es la atribución del descubrimiento de las islas al marino John Davis en 1592; pero no tiene mucho sustento ya que éste no desembarcó, sus referencias fueron imprecisas y por otra parte, las sitúa en forma muy errada. Usa las mismas palabras en inglés que las empleadas en el "Islario" de Santa Cruz, del cual seguramente las tomó.

En el año 1586 se produce el primer viaje de Cavendish a las islas y en 1584 se consolida el derecho de acto posesorio al terminar de instalar un establecimiento permanente en el Estrecho y zonas de influencia. En 1591 se produce el segundo viaje de Cavendish. Para esta época los ingleses estaban dedicados a la colonización de América y resulta significativo que las islas no aparecen en los derroteros de circunnavegación de los corsarios Francis Drake y Thomas Cavendish pero si figuraban en casi todas las cartas náuticas españolas desde hacía medio siglo atrás.

Una tercera hipótesis atribuye el descubrimiento de las Malvinas por Hawkins en 1594, quien las bautiza con el nombre de Hawkins Maiden Land. Su relato se publicó 23 años después de su viaje y varios historiadores lo desestimaron. Burney y Chambers, autores ingleses, no autorizan tal suposición. Chambers indica que Hawkins se confundió con las costas patagónicas pues describe erróneamente las islas como de clima templado, habitadas y con grandes ríos.

El 24 de enero de 1600, el holandés Sebald de Weert descubrió o redescubrió las tres pequeñas islas malvineras desde su barco Geloof bautizadas justamente con su nombre, Sebaldinas o Sebaldas.

En 1684, Cowley a bordo del Batchelor 's Delight, forja la imaginativa existencia de las islas Pepsys. Según Guillaume Dampier trataríase de las Malvinas. Una veintena de navegantes durante siglo y medio, se afanará en la búsqueda de este grupo insular.

En 1690, el Capitán inglés John Strong, con la nave Welfare, navegó por el estrecho de San Carlos, al que denominó Falkland Sound, en reconocimiento al Lord de este apellido que patrocinó su viaje. Luego, este nombre de Falkland, lo extendieron los ingleses a todo el archipiélago.

En el año 1696 se produce un viaje de Circunnavegación de Guillaume Dampier por el archipiélago. A partir de 1698, fecha en que se fundó la Compañía de Pesca del Mar del Sur, las Malvinas fueron visitadas por pescadores franceses, especialmente del puerto de Saint Maló. Por esa razón las islas recibieron el nombre de Maluinas y posteriormente Malvinas. En 1698 el Capitán Beauchesne, al mando del Phelupeaux parte del puerto de Saint Maló hacia el Mar del Sur.

En 1749 el almirantazgo británico se interesó por conocer el extremo austral, solicitó al gobierno de Madrid permiso para navegar y aclaró que no tenía intenciones de realizar un establecimiento; esto fue rechazado por la Corona de Castilla, pero en 1762, Inglaterra declara la guerra a España.

El primer ocupante efectivo del Archipiélago fue el francés Luis Antonio de Bougainville, que zarpó de Saint Maló y llegó a Malvinas en 1764. Funda en la isla Soledad, en el extremo de la Bahía de la Anunciación el Fuerte y Puerto San Luis, tomando posesión del territorio en nombre de Luis XV, Rey de Francia. La mayor parte de los colonos del establecimiento eran oriundos de Saint Maló, desde entonces las islas tomaron el nuevo nombre de Malouines. Este hecho provocó el reclamo de España ante el gobierno francés, llegando finalmente a un acuerdo al celebrar el Tratado de San Ildefonso mediante el que las islas fueron restituidas a España. En 1765, se produce el segundo viaje de Bougainville y un año después, el Comodoro inglés John Byron exploró la isla Trinidad (llamada Saunders por los ingleses) aproximadamente el 23 de Enero y declara que el archipiélago es propiedad de Inglaterra. Se instaura un tácito condominio de las islas entre franceses e ingleses. Ningún español se ha establecido en el territorio hasta entonces. En enero de 1766 los británicos establecieron un puerto, al que llamaron Egmont.

Enterados los españoles de la primera usurpación de su derecho sobre las islas, reclamaron ante Francia, que reconoció la soberanía de la Corona hispánica tanto en virtud del descubrimiento como por las cláusulas del Tratado de Tordesillas (1494). Por lo tanto, los franceses evacuaron el 2 de abril de 1767. En cuanto a los ingleses de Puerto Egmont, fueron desalojados por Francisco de Paula Bucarelli. Debido a su inferioridad militar ante Inglaterra, España debió devolver Puerto Egmont en 1771, pero dejando a salvo sus derechos de soberanía sobre las islas y contando con una promesa secreta de evacuación británica, que se materializó el 22 de mayo de 1774. En esa fecha fue evacuado Puerto Egmont y España continuó ocupándolas hasta poco después de que Buenos Aires, sede del gobierno virreinal del Río de la Plata, rompiera vínculos con España, y asumiera el control efectivo de todos los territorios.

En 1790 se realiza un tratado entre Gran Bretaña y España. El artículo cuarto de este respeta las posesiones españolas en los mares del sur.

A las pocas semanas del pronunciamiento del 25 de Mayo de 1810, el primer gobierno argentino, encabezado por el Brigadier Cornelio Saavedra, ya tomaba su primera resolución relacionada con las Malvinas.

Entre 1767 y 1811, hubo 20 Gobernadores en las Islas entre los que podemos citar:

Capitán de Navío D. Felipe Ruiz Puente, primer gobernador, cuyo período fue de 1767 hasta 1773.

Luego pasaron por la gobernación nombres como De Chauri, Gil y Lemos, Montemayor, Elizalde, Fernández de Villegas, Bonavia, llegando a Pablo Guillen, quien estuvo a cargo desde Enero de 1810 hasta Febrero de 1811.

Estos gobernadores malvinenses dependían primero de los gobernadores y luego de los virreyes del Río de la Plata, a través del Apostadero de Montevideo.

Las Islas Malvinas tenían una Gobernación y Comandancia Marítima; tanto que, interrogado el Virrey en 1806 sobre la situación de los integrantes de la guarnición en cuanto a pagos y remuneraciones, dispuso que se considerase a Malvinas a modo de "un buque navegando", estando el personal en lo referente a deberes y obligaciones, equiparado a las demás embarcaciones de guerra.

Las islas, que pertenecían a España, pasaron por derecho de sucesión a pertenecer a las Provincias Unidas del Río de la Plata, denominación inicial de la República Argentina. Esta, en reafirmación de sus derechos, **tomó formal posesión de las mismas el 6 de noviembre de 1820**, en que el Coronel de Marina David Jewett, comandante de la nave Heroína, izó la bandera azul y blanca en las ruinas de Puerto Soledad (ex puerto San Luis). Para esta acción, la fragata tenía prerrogativas de "buque del Estado argentino".

La ocupación de las Islas Malvinas se hizo con toda seriedad y precedida de una comunicación que Jewett remitió a loberos y pescadores ingleses y norteamericanos; que usufructuaban de las islas en forma indiscriminada.

Dicha comunicación decía: "Fragata del Estado Heroína" en Puerto Soledad, noviembre 2 de 1820.

Señor, tengo el honor de informarlo que he llegado a este puerto comisionado por el Supremo Gobierno de las Provincias Unidas de Sud América para tomar posesión de las islas en nombre del país a que éstas pertenecen por la ley natural.

Al desempeñar esta misión deseo proceder con la mayor corrección y cortesía para con todas las naciones amigas; uno de los objetos de mi cometido es evitar la destrucción de las fuentes de recursos necesarios para los buques de paso, que, en recalada fonosa, arriban a las islas, y hacer de modo que puedan aprovisionarse con los mínimos gastos y molestias.

Dado que los propósitos de Usted no están en pugna y en competencia con estas instituciones y en la creencia de que una entrevista personal resultaría de provecho para ambos, invito a Usted a visitarme a bordo de mi barco, donde me será grato brindarle acomodo mientras le plazca; he de agradecerle - asimismo - que tenga a bien, en lo que esté a su alcance, hacer extensiva mi invitación a cualquier otro súbdito británico que se hallare en estas inmediaciones; tengo el honor de suscribirme, señor, su más atento y seguro servidor".

Firmaba Jewett, Coronel de la Marina de las Provincias Unidas de Sudamérica y Comandante de la fragata Heroína. En 1821, William Masson sustituye a Jewett en el comando de la Heroína. La legislatura de Buenos Aires da una Ley sobre pesca de anfibios. El "Redactor" de Cádiz informa acerca del acto de posesión de Puerto Soledad por el Coronel Jewett y la noticia es extractada por el Argos de Buenos Aires.

En 1829, es nombrado gobernador Luis Vernet, quien permanece en el cargo hasta 1832. Durante todo el período de ejercicio pleno de su soberanía, ningún país intentó oponer reclamo a la Argentina sobre las Islas.

En 1831 Vernet captura los barcos loberos norteamericanos, Harriet, Breakwater y Superior. El segundo escapa y retorna a Stonington. El 19 de Noviembre llega la Harriet a Buenos Aires, con Vernet y familia. Davison, patrón de este barco, solicita el apoyo de George V. Slacun, cónsul de los EE.UU., quien desconoce no solo las cualidades de Vernet sino la jurisdicción del país en dicho territorio. La corbeta norteamericana Lexington al mando del Capitán Silas Duncan, viaja a Buenos Aires a pedido del cónsul. Duncan requiere de la persona de Vernet para juzgar a este como pirata en los EE.UU. Parte después para las Malvinas con el patrón Davison y el 28 de Diciembre arrasa la colonia de Puerto Soledad. Primera Violación de la Doctrina Monroe.

En 1832 (14 de Febrero) el Ministro García retira el Exequatur al cónsul Slacun y emite una proclama acerca del atentado de Duncan. El 21 de Febrero, Silas Duncan que ha arribado con prisioneros de la colonia a Montevideo se dirige a Buenos Aires. El 25 de febrero, alerta de Moreno, se urde el atropello en Londres. El 20 de Junio, Francis Baylies nuevo encargado de negocios de Washington, dirige una nota al ministro García enjuiciando los procedimientos de Vernet.

El 20 de Agosto, el almirantazgo emite la orden de ocupar las Islas Malvinas. El 10 de Septiembre el Sargento Mayor de Artillería José Francisco Mestivier, es designado Comandante interino de Puerto Soledad, con órdenes de resistir hasta la muerte cualquier posible ataque extranjero a las islas. El 10 de Octubre, acta de Puerto Soledad. José María Pinedo, Teniente Coronel de Marina y Comandante de la Goleta de Guerra Sarandí, en cumplimiento del Artículo 3º. de las instrucciones que ha recibido, da

posesión del mando del establecimiento de Malvinas, Islas Adyacentes y Costas de Patagones hasta el Cabo de Hornos y Tierra del Fuego, al Comandante Militar y Político Mestivier, quien jura defender y sostener hasta el último trance el pabellón argentino y sostener el territorio, como parte integrante de la Republica Argentina. 21 de Noviembre, Pinedo parte en viaje de exploración hacia el sur de las islas. 30 de Noviembre, la guarnición de Soledad asesina al comandante Mestivier. 20 de Diciembre, la Corbeta Clío al mando del comandante Onslow, llega al Puerto de la Cruzada, antiguo Puerto Egmont con el propósito de ocupar las islas. Sanción de la gran reforma en Inglaterra.

Accidentalmente se encontraba a cargo del gobierno insular el Comandante argentino José María Pinedo, quien rechazó el ultimátum de evacuación británico.

Sin embargo, la absoluta superioridad de las fuerzas inglesas determinó que el día 6 de enero debiera abandonar el archipiélago, rumbo a Buenos Aires, mientras los ingleses se apropiaban del territorio y procedían al hostigamiento sistemático de la población argentina. Esta fue dispersada y expulsada, apropiándose los invasores de todas las Islas y sus bienes.

Por su parte, el gobierno argentino no estaba en condiciones militares de afrontar por las armas a la mayor potencia marítima de la época. Informado por José María Pinedo, el gobierno de Buenos Aires, encabezado por Juan Ramón Balcarce, protestó de inmediato ante el encargado de negocios británico, Philip Gore. Simultáneamente casi, el 17 de Junio de 1833, el representante argentino en Londres, Manuel Moreno, presentaba ante el Foreign Office una extensa protesta.

Los reclamos argentinos se sucedieron en Diciembre de 1834, en Abril de 1835, en Febrero de 1842 y así sucesivamente, ya que la Argentina no sólo que nunca dejó prescribir sus derechos soberanos, sino que de año en año y de gobierno en gobierno sentía en carne propia y en su sensibilidad nacional, el despojo armado de una parte de su territorio.

En el año 1926, el Canciller Angel Gallardo mantiene la protesta argentina por la "indebida" ocupación de las Malvinas y en 1939, se Funda la Junta de Recuperación de Las Malvinas, presidida por A. Palacios.

En 1946, al inaugurarse el primer período de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la Argentina presentó su primera reclamación en este organismo mundial. De allí en más, las reservas serían permanentes. Este mismo año se decreta la soberanía de la Nación sobre el mar epicontinental y zócalo continental argentino. Fue aprobado por el Art.73 la Carta de las Naciones Unidas en pro de la independencia de los territorios no autónomos, habiendo solicitado dicha organización ser impuesta de cuales eran tales territorios. Gran Bretaña incluyó el archipiélago Malvinas entre los que se hallaban bajo su administración en calidad de colonia. Se efectuó rápida y enérgica protesta por parte del gobierno argentino quien protesta por la emisión de sellos postales británicos en las Malvinas.

En 1953, el Gobierno Argentino desconoce oficialmente las tituladas Falklands Island Dependencies que engloban las islas australes situadas al norte del paralelo 60 (Georgias y Sandwich) y las islas y territorios antárticos al sur de dicha latitud (Orcadas, Shetland, Decepción , Palmer, Península Antártica, etc.). El 14 de Diciembre de 1960, las Naciones Unidas aprueban la resolución 1514, que establece que “todo el intento encaminado a quebrantar total o parcialmente la unidad nacional y la integridad territorial de un país, es incompatible con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas”.

En 1962 se crea el Comité de Descolonización, que incluye a las Islas Malvinas en la lista de territorios a descolonizar.

En 1964, con la designación del Dr. Miguel Angel Ortiz como Canciller, la Argentina inició una acción diplomática tendiente a lograr una resolución de las Naciones Unidas específicamente referida al tratamiento de las Islas Malvinas y sus dependencias. El representante argentino ante la O.N.U. era el Dr. José María Ruda. El objetivo argentino era: a) Obtener el restablecimiento de la unidad territorial de la Argentina, mediante el reconocimiento de los derechos soberanos sobre las Islas Malvinas, resolución 1514 (XV) ; b) Oponerse a todo intento que por vía de la autodeterminación de los colonos de dichas islas, se propusiera una independencia o cualquier otra solución constitucional que convalidara el despojo; c) Conseguir que el subcomité III recomendase específicamente la adopción de alguna resolución que abriese camino hacia el primero de esos objetivos. En el subcomité III los delegados de Uruguay y Ecuador apoyaron la posición argentina. Los EE.UU. sostenían en la O.N.U. que la Argentina y Gran Bretaña debían negociar bilateralmente la solución del litigio. El día 9 de septiembre, en el momento en que se debatía el tema ante las Naciones Unidas, se conoció el episodio del aterrizaje en las Islas Malvinas del aviator argentino Miguel Fitzgerald, el cual desplegó una bandera argentina. El representante inglés censuró esa acción, calificándola de violatoria de la soberanía británica sobre las islas, pero la representación argentina dijo que esas acciones nada tenían que ver con el gobierno. Los diplomáticos argentinos desplegaron una gran actividad en esos días de Septiembre tratando de lograr que se obligase a Gran Bretaña a iniciar negociaciones. Finalmente el subcomité III elaboró un proyecto de informes en el cual Argentina había conquistado sus objetivos principales, que era darle al tema una publicidad internacional. El grupo latinoamericano se alineó con Argentina.

En el año 1965, los derechos y los intereses de la República Argentina logran un categórico reconocimiento en la ONU. Contra lo que pretendía Gran Bretaña, la Asamblea General, por Resolución 2065 (XX) “toma nota de la existencia de la disputa acerca de la soberanía” sobre las islas, y establece que las Islas Malvinas no pueden ser descolonizadas por la “autodeterminación”. O sea, no es válido en las Malvinas el pronunciamiento de la población importada a ese territorio por los británicos, luego de que sus tropas la usurparan en 1833 por la fuerza y dispersaran a la población argentina. Por consiguiente, se reconoce que las Islas Malvinas constituyen un “caso especial” y que para su descolonización deben ser atendidos no los “deseos” sino los “intereses” de sus habitantes. Igualmente, invita esa Resolución a los gobiernos de la Argentina y del Reino Unido a proseguir “sin demoras” las negociaciones dispuestas por el Comité encargado de la situación de territorios colonizados.

En 1975, la V Conferencia de Países No Alineados en agosto apoyó el reclamo argentino. El 8 de Diciembre Gran Bretaña anunció que no dejaría explorar los hidrocarburos de las Islas Malvinas a ningún país, motivando el reclamo de Argentina, lo mismo que el arribo a las islas de la misión del Shackleton para realizar un relevamiento económico. En su respuesta el canciller inglés Gallaghan, calificó de estéril la disputa sobre la soberanía de Malvinas, ya que constituía un mandamiento, dejando entrever la negativa a reconocer el derecho argentino sobre las islas. Esta misión no autorizada por el gobierno argentino introdujo un cambio sustancial, que violaba un tácito principio de no innovar que ambos países habían respetado hasta el momento.

En 1976, el Comité Jurídico Interamericano, de la Organización de Estados Americanos (OEA) reconoció a la Argentina "el inobjetable derecho de soberanía sobre las Islas Malvinas", declaración que hizo suya la Asamblea General del organismo continental.

Estas declaraciones de prácticamente las tres cuartas partes de los países del mundo, indican que si la situación producida por la política colonialista y de usurpación del Reino Unido fuera sometida al voto de la Asamblea General de la ONU, el fallo de la comunidad internacional daría la razón a la actitud de la República Argentina que los días 1, 2 y 3 de Abril de 1982 ocupó las Islas.

Anexo 2. ASPECTOS GEOGRAFICOS

Ocupada en un principio por marinos franceses, las islas tomaron el nombre de Malouines que los españoles transformaron posteriormente al nombre de Malvinas. Los ingleses renombraron posteriormente a las islas con el nombre de Falklands.

Las Islas Malvinas forman parte de un Archipiélago en el Océano Atlántico Sur. Tienen una superficie de 11.718 km² con una cantidad de habitantes que asciende a aproximadamente a 2.000 personas permanentes.

El archipiélago se encuentra a 550 Km de la entrada del estrecho de Magallanes y está formado por más de cien islas siendo Soledad y Gran Malvina las mayores. Se encuentra ubicado entre los paralelos 51 y 53 de latitud sur y entre los meridianos 57 y 62 de longitud oeste de Greenwich.

Las dos principales islas se encuentran separadas por 15 kilómetros por el Estrecho de San Carlos. Entre otras islas del archipiélago se encuentran Borbón, Trinidad, Sebaldes, del Pasaje, Goicochea, San Rafael y San José y Bougainville, de los Leones Marinos, Pelada, Jorge y Aguila.

La Isla Soledad tiene 4.353 Km² y la Gran Malvina 6.307 Km². Es decir que el resto de las pequeñas islas ocupan sólo 1.058 Km².

La Isla Soledad tiene una longitud de 156 Km y la Gran Malvina 143 Km.

Los habitantes de las islas son llamados Kelpers, habitantes malvineros y tienen la ciudadanía británica. La mayoría vive en Puerto Argentino (cuyo nombre inglés es Port Stanley) y el resto en granjas o en los islotes del archipiélago.

De acuerdo al Censo Nacional de 1980, la población alcanzaba sólo a 1.800 personas, sin contar el destacamento militar permanente que albergaría a unos 4.000 efectivos en la actualidad.

El proceso demográfico de las Malvinas gira alrededor de las migraciones; de modo que poco influye en las cifras la natalidad y la mortalidad. se trata de una población inestable que se desplaza hacia y desde las Islas Británicas.

La tasa de crecimiento demográfico es negativa desde 1921 con la sola excepción de 1931. Desde esa fecha hasta 1980 la población disminuyó en un 6 por mil anual. La mayor concentración se encuentra en Puerto Argentino ubicada en el extremo nordeste de la Isla Soledad. La población rural (pastores), se halla diseminada en los contornos de las islas. La tasa de masculinidad es similar a la de algunas provincias argentinas (rurales), es decir, elevada, aunque inferior a la de la patagonia. Se estima que se mantiene en 123 varones cada 100 mujeres.

En lo referido al relieve, se puede considerar que es "maduro", es decir, aplanado por un largo proceso de erosión, ya que las islas están constituidas por formaciones del Paleozoico. Está constituido por planicies, a veces onduladas y cerros redondeados cuya altura media no llega a los 700 metros. Las planicies accidentadas, con asomos rocosos que constituyen el tipo de relieve predominante en las Malvinas, como la muy extensa que forma la porción meridional de la isla Soledad.

Algunas serranías que recorren las dos islas principales y se proyectan hasta los archipiélagos periféricos. Por ser montañas viejas son bajas, con formas generalmente redondeadas, aunque algunas fracturas le han otorgado aspereza a las cumbres en ciertos parajes. En la isla Soledad las serranías se extienden desde la bahía de La Anunciación, donde se halla Puerto Stanley, hacia el oeste hasta alcanzar el estrecho de San

Carlos; es la sierra de Wickham, que culmina en el monte Osborne, de 685 m. En la Gran Malvina se mantiene la misma orientación y allí se levanta el monte Adam, de 698 m, la mayor altura del archipiélago. Las rocas más abundantes en todas estas montañas son areniscas, cuarcitas y pizarras.

En general, se trata de un relieve que presenta todas las características de un intenso y prolongado desgaste erosivo. Llama la atención, asimismo, la presencia de bloques de piedra que habrían sido arrastrados por la fusión de los glaciares a través de los lechos de antiguos ríos hoy desecados. Son los llamados ríos de piedra.

Las Malvinas tienen un sorprendente desarrollo de costas, que se eleva a más de 4.000 Km.

Es de destacar el contorno pronunciadamente recortado de las Malvinas: grandes bahías alargadas, llegan casi a seccionar a las islas mayores; la Bahía Choiseul, en la Isla Soledad, se interna desde la costa oriental hasta acercarse a solo 3 Km. del estrecho de San Carlos. Muchas bahías pequeñas dependientes de las grandes multiplican las articulaciones de la costa.

La hidrografía de las Malvinas consiste en:

- una elevada cantidad de pequeñas corrientes de corto recorrido y de caudal sostenido todo el año.
- pequeñas masas de agua, almacenadas en cavidades naturales de las planicies.
- ríos de piedra, tipo de accidente geográfico exclusivo de estas islas.

El río de piedra consiste en un cauce fluvial que puede tener hasta un km. y medio de ancho; se extiende generalmente desde las laderas peñascosas de la serranía hasta sumergirse en el océano. En su lecho se acomodan desordenadamente bloques angulosos de peñascos de distinto tamaño; alcanzan un espesor considerable que no permiten ver el fondo, pero se oye el rumor del agua de un arroyo bajo las piedras. Estos ríos constituyen una forma fósil del relieve, pues de acuerdo con la teoría más aceptable sobre su origen es que han sido generados en los períodos glaciares por factores que en la actualidad no subsisten.

El clima malvinero es de carácter típicamente oceánico, lo cual puede reconocerse por la reducida amplitud anual de temperatura, la cual oscila durante todo el año entre fresco en verano y frío moderado en invierno. Según los autores citados, la temperatura máxima media corresponde a un fresco suave, con una máxima absoluta que califican de cálida moderada. Las temperaturas máximas se registran en enero, con una media de aproximadamente 10° C y una máxima de hasta 20° C. Las mínimas tienen lugar en julio, con un promedio de 2° C y 0,5° C.

Los vientos dominantes son del Oeste, Noroeste y Sudoeste y adquieren singular violencia. La humedad relativa es permanentemente elevada, dado el carácter insular marítimo del clima.

En cuanto a las lluvias, son del orden de los 600 mm anuales, distribuidas de la siguiente manera: moderadas en verano y otoño; escasas en invierno y primavera. En materia de precipitaciones el rasgo saliente son las persistentes lloviznas.

Tanto por la latitud como por las lluvias, la vegetación que debiera corresponderle a las Malvinas sería la de los bosques subantárticos del sur de Santa Cruz y de Tierra del Fuego. Pero la realidad es que la persistencia e intensidad de los vientos impide el desarrollo de árboles. Por ello, la vegetación, si bien es densa, está constituida por arbustos y pastos en forma de matas, alternando con verdaderas alfombras de color verde grisáceo en el verano y amarillo en el invierno. Puede definirse como estepa arbustiva.

Como planta típica de las islas merece citarse el tussock, que es una gramínea gigante de hasta 3 metros de altura, que semeja un junco y es muy codiciada por la hacienda ya que sirven como alimento del ganado. Frecuentemente forma densos "bosques" que sirven de refugio a lobos marinos y en los que hacen las cuevas los pingüinos patagónicos.

En los bajos terrenos impermeables abundan los musgos, donde va formándose turba, que es prácticamente el único combustible de los isleños. Hay gran cantidad de pastos de poca altura, generalmente duros; menudean las matas en cojin, como en la estepa patagónica. Hay algas que adquieren dimensiones y difusión extraordinarias en el contorno marino y en los canales que se interponen entre las islas; a flor de agua suelen alcanzar hasta 100 metros de longitud.

La fauna de las islas Malvinas pertenece al distrito zoogeográfico patagónico, aunque ofrece algunas peculiaridades con respecto a la parte continental del mismo. La fauna es riquísima en volátiles y en especies terrestres y acuáticas. La variedad de aves, tanto terrestres como acuáticas, es extraordinaria. Las aves marinas están representadas por numerosas especies y son de dos clases, voladoras o no.

Entre ellas se puede mencionar: cauquén marino o caranca (comedor de algas marinas); cauquén colorado (es acusado de dañar las pasturas y se encuentra en peligro de extinción); quetro malvinero (es un pesado pato marino que no vuela y es exclusivo del archipiélago); ostrero austral (se alimenta de mariscos que extrae con su pico); chorlito doble collar.

Entre las aves marinas voladoras se pueden mencionar los albatros, petreles, gaviotas, cormoranes, el damero, el quebrantahuesos, la golondrina de mar y diversos palmípedos, entre ellos el curioso "pato vapor", que no vuela, pero nada a gran velocidad produciendo un ruido semejante a un motor en marcha.

Los cormoranes se caracterizan por el cuello largo y alas de poco desarrollo, se encuentran cerca de la costa y su vuelo es rasante. El cormorán de las rocas, de cuello negro y el rey o real, son las especies de Malvinas. el real tiene el dorso negro y la zona central blanca con el penacho sobre la cabeza.

El ave marina más hermosa es el albatros, que vuela sobre el mar y anida en islotes rocosos; algunos ejemplares alcanzan una envergadura de tres metros.

El ave depredadora de las islas es el Skua pardo de Malvinas. Gaviotas, gaviotones y golondrinas de mar también abundan en el litoral de las islas. La paloma antártica (*Chionis alba*) de cuerpo reducido y níveo plumaje, de vuelo corto y lento, llega también a las islas. Entre las aves no voladoras figura el pingüino.

En las Malvinas se han observado desde épocas antiguas cuatro clases de pingüinos: el real, papua, de penachos amarillos y el magallánico. El pingüino real es el segundo en tamaño de los pingüinos existentes y sólo cede en talla al emperador.

El pingüino papua, llamado también gentoo, se individualiza fácilmente por su pico rojo o anaranjado y una especie de cofia blanca que va de uno a otro ojo en la cabeza negra.

Los pingüinos de penacho amarillo o rockhopper son más chicos que el papua, alcanzando una altura de 0,60 m de altura. La cabeza es negra con dos penachos amarillos a ambos lados de la parte superior partiendo cerca del pico.

El pingüino magallánico, también llamado "Jackass" en Malvinas, alcanza una altura de 0,70 m. La superficie dorsal es gris oscura, cabeza y garganta negra con una banda en forma de "U" sobre la cabeza y otra sobre el hombro de color blancuzco característico.

Entre los mamíferos marinos se destaca el lobo de dos pelos u oso marino austral, que se reproduce en contados apostaderos insulares. Los ejemplares miden entre 1,40 m y 2 m y su peso oscila entre 50 Kg. y 160 Kg. Fue perseguido por su piel muy fina, apta para confeccionar abrigos para damas.

A todas esas especies, deben agregarse las citadas por otros visitantes de las islas, particularmente las focas, Leopardos de mar, leones, lobos y elefantes marinos, que no son habitantes de las islas, sino simples huéspedes a su paso desde o hacia la Antártida.

El leopardo marino es feroz y carnicero y se alimenta de pingüinos entre los que hace verdaderos estragos.

También es notorio el elefante marino del sur cuyos ejemplares machos poseen una corta trompa que actúa como cámara de resonancia para aumentar la potencia del rugido.

Los cetáceos fueron otrora también abundantes en las aguas de las Malvinas, donde encontraban en abundancia su alimento favorito, el Krill (crustáceo de gran valor nutritivo).

La ballena azul es el animal viviente más grande. Hasta fines del siglo pasado las había por decenas de miles en los mares australes y antárticos. Hoy se las cuenta por centenares y es probable su extinción

En cuanto a peces, se menciona el puyen, exclusivo de las Malvinas. Predominan el sábalo, el mujol, el róbalo, el pejerrey, la trucha arco iris, el esperlano y la merluza.

Sus principales recursos económicos provienen de la exportación de lana y de aceite de ballena. En 1993 estudios de prospección sugieren que el archipiélago es rico en petróleo.

Anexo 3. EL DESEMBARCO: OPERACIÓN ROSARIO

La ocupación de Puerto Argentino el 2 de abril sin derramamiento de sangre británica fue una operación ejemplar. El plan argentino de invasión, había sido concebido enteramente como una corta y pacífica ocupación de las Malvinas por una relativamente pequeña fuerza, no como sostenidas operaciones de una gran fuerza, preparándose para y últimamente comprometida en combate.

El Operativo Rosario fue planeado e inicialmente ejecutado como una "invasión diplomática". Como un aguijón de las atascadas negociaciones con los británicos sobre la soberanía de las Islas. La Operación nunca fue intentada como operación de combate.

La Operación Rosario fue bien planeada e impecablemente ejecutada. Los 700 Infantes de Marina y 100 integrantes de Fuerzas Especiales, desembarcaron, lograron sus objetivos y se reembarcaron a medida que fueron reemplazados por fuerzas de ocupación del Ejército.

El día 28 de marzo un grupo de naves de la marina de guerra habían zarpado desde Puerto Belgrano a mando del Contraalmirante W. Allara con 800 infantes de marina. Esta Fuerza estaba integrada por los siguientes componentes:

- Fuerza de Desembarco: el Batallón de Infantería de Marina N° 2, la Agrupación de Comandos Anfibios, una Sección de Tiradores del Ejército, un Grupo de Comandos Anfibios y una Reserva.
- Grupo de Transporte: Buque de Desembarco de Tropas A.R.A. "Cabo San Antonio", el Rompehielos A.R.A. "Almirante Irizar" y el buque Transporte "Isla de los Estados".
- Grupo de Apoyo Escolta y Desembarco, formado por las Fragatas Tipo 42, A.R.A. "Hércules" y "Santísima Trinidad", más las Corbetas A.R.A. "Drumond" y "Granville".

- Grupo de Tareas Especiales, constituido por el submarino clase "Guppy" ARA "Santa Fe".

A bordo del A.R.A. "Santísima Trinidad", estaba el Comandante de las Operaciones Malvinas, general O. García.

Debido a las malas condiciones meteorológicas, la operación se demoró 24 horas, respecto de su fecha más temprana.

La Fuerza de tareas quedó dispuesta para el asalto final el día 1 de abril a última hora. La misión de la misma establecía la reducción de la resistencia armada de la isla, constituida por 68 Infantes de Marina del Destacamento de la Marina Real N° 8901, más algunos irregulares voluntarios pertenecientes a la población local, la ocupación de Puerto Stanley, y la toma del aeródromo para permitir el abastecimiento de las Islas con medios aéreos propios. Y por último la instalación de un gobierno militar argentino en el archipiélago.

A las 0.30 horas del día 2 de abril se inició el desembarco en la zona de Puerto Enriqueta, 4 kms. al sur de la capital de las islas donde los Comandos Anfibios de la Armada iniciaron su marcha hacia las barracas de los marines británicos en Moody Brook.

Tres horas más tarde hacían lo propio los buzos tácticos desembarcados del submarino A.R.A. Santa Fe en las proximidades del Cabo San Felipe, con la tarea de tomar el faro de ese lugar y preparar el desembarco del Transporte Cabo San Antonio.

La maniobra resultó exitosa, ya que hubo solamente una débil resistencia, la cual se tradujo en tres bajas propias, aunque no se infringió ninguna baja al enemigo, tal como lo establecieron los criterios operacionales impuestos por el Comité Militar.

La reacción británica ante la invasión que consistió en la rápida formación y envío de una gran fuerza de tarea naval, incluyendo unidades de asalto anfibio, fue inicialmente imprevista por los argentinos.

La reacción argentina ante la idea de que se debería combatir con los británicos en Malvinas, fue un refuerzo en gran escala de las islas, una alternativa que el plan original no preveía y que originó una pesadilla logística para el sistema de aprovisionamiento argentino, que probablemente hubiera afrontado dificultades teniendo que apoyar la operación inicial de muy inferiores alcances.

La situación logística argentina en Malvinas fue aún empeorada por la decisión del Comité Militar de no usar buques para el refuerzo o reequipamiento después del 10 de abril, como resultado de la declaración de la zona marítima de exclusión por los británicos a partir del 12 de abril. Esta decisión forzó a los argentinos a descansar totalmente en el transporte aéreo y el posible usando buques pesqueros.

Dos decisiones erróneas:

- En la tarde del 2 de abril, la Fuerza Aérea Argentina en Malvinas, negó autorización para aterrizar a un F28 conduciendo al comandante de la aviación naval. El avión aterrizó finalmente luego de una espera de 45 minutos.

- La Fuerza Aérea Argentina solicitó el 2 de abril que el Estado Mayor Conjunto hiciera transportar inmediatamente por mar a las islas planchas de aluminio para alargar la pista y ampliar la playa de estacionamiento para aviones en operación.

Así comienza la historia de las dificultades argentinas para efectivizar la cooperación entre sus Fuerzas Armadas. El incidente de la autorización para que aterrizara el comandante de la aviación naval en Puerto Argentino, marcó el comienzo de lo que luego se convertiría un serio problema. El transporte marítimo de

los elementos para la pista puso en evidencia la incapacidad para establecer adecuadas prioridades para el apoyo logístico de las islas.

La Junta Militar había desarrollado a esa altura de los acontecimientos la preocupación de que el reaprovisionamiento de Malvinas iba a representar un serio peligro para lo que ellos esperaban iba a ser una solución diplomática del problema, porque desde que los submarinos británicos llegaran a la zona, cualquier buque mercante en ruta hacia las islas podría ser un blanco.

Ese blanco podría ser atacado y con el ataque vendría la confrontación armada que querían evitar.

Por eso el reaprovisionamiento debía limitarse a lo posible con los pocos buques que la Argentina pudiera cargar y hacer llegar antes de la fecha estimada del arribo de los submarinos.

Era entonces de crucial importancia dar alta prioridad tanto a la provisión de artillería como a la de apoyo de movilidad en las islas, o proveyendo las planchas para construir las pistas y el equipo pesado para movimiento de tierra necesario para su posterior colocación. Las planchas solas eran inútiles.

La incapacidad para dar prioridad adecuada a las cargas y usar al máximo la capacidad disponible de esos pocos buques fue una falla fatal y tuvo profundo impacto tanto en la guerra marítima como en la terrestre. El vuelco a una participación activa de USA en el conflicto se produce cuando ya es imposible que se efectúe la prolongación de la pista de Puerto Argentino.

Anexo 4. REACCIONES DE LA PRENSA EN ARGENTINA

El Viernes 2 de Abril de 1982, el diario La Razón titulaba

"HOY ES UN DIA CLORIOSO PARA LA PATRIA". Tras un Cautiverio de un Siglo y Medio una Hermana se Incorpora al Territorio Nacional

LAS MALVINAS EN MANOS ARGENTINAS. En un Operativo Combinado Fuerzas de Mar, Aire y Tierra Recuperaron las Islas del Archipiélago"

Y continuaba diciendo:

"Un operativo combinado de las Fuerzas Armadas permitió recuperar las islas del archipiélago para la soberanía argentina. El desembarco se inició a las 6.30 y hubo enfrentamientos armados en distintos lugares, que provocaron bajas en ambos mandos. A las 10.45, el Gobernador británico se rindió a las fuerzas de Infantería de Marina y fue detenido junto a todos los funcionarios británicos. La población civil se mantuvo ajena a los choques armados, y el General Osvaldo García, Comandante de las Fuerzas Armadas en el teatro de operaciones, le dirigió su primer bando. Los efectivos argentinos proceden con firmeza, pero con respecto a la población y los símbolos. Los presos a Buenos Aires."

A las 10.00 horas del día 3 de Abril, se solicitó al jefe de base del British Antarctic Survey su rendición, atento a que el Gobernador Hunt había hecho lo propio en Malvinas, a fin de evitar problemas mayores.

El jefe de la base inglesa informó que su gobierno le había ordenado resistir, solicitándole a las fuerzas argentinas no hacer uso de la fuerza, pues en ese caso él perdería autoridad como comandante civil y los marines se harían cargo de la resistencia.

Las noticias llegaban a Buenos Aires diciendo entre otras cosas que:

- Las Fuerzas de Infantería de Marina, al mando del Contraalmirante Busser recuperaron las islas Malvinas.

- El Gobernador Británico de las islas y todos los funcionarios gubernamentales han sido detenidos y serán enviados en las próximas horas por vía aérea hacia Buenos Aires, para su entrega al embajador británico.
- El desembarco de las fuerzas argentinas se produjo a las 6.30 horas de esta mañana, generándose enfrentamientos armados en distintos lugares del archipiélago.
- Como consecuencia de los enfrentamientos se produjeron bajas en ambos bandos: un primer recuento hacía saber de un muerto y 3 heridos en las fuerzas propias, y un muerto y varios heridos en número no precisado en las filas británicas.
- No hubo reacción de parte de la población civil que se mantuvo ajena a los choques armados y entre la cual no se registraron víctimas.
- La operación naval que culminó con el desembarco de la Infantería de Marina argentina fue conducida por el Comandante de Operaciones Navales, Vicealmirante Juan José Lombardo.

Anexo 5. ESTRATEGIA NAVAL

Estrategia naval argentina

Las autoridades navales establecían su estrategia de acuerdo a:

- La interdicción con portaaviones de la zona de las líneas de comunicaciones marítimas, fue considerada y descartada.
- El uso de buques en puerto en Malvinas como baterías móviles, fue considerado y descartado también.
- En definitiva se resolvió emplear el concepto de "Flota en Potencia" y conscientes como estaban de la necesidad de conservar una capacidad naval en reserva, como defensa ante una posible agresión chilena de postguerra, la conducción argentina decidió no comprometer sus fuerzas en batallas navales frontales y llevar una guerra de desgaste lo que a la postre demostró ser la decisión más atinada.
- La mayor esperanza de la Armada Argentina era dañar la Fuerza de Desembarco británica. La idea era atacar durante los desembarcos y aferrar a los británicos mientras su libertad de maniobra estaba limitada por esas operaciones.
- Se agregaba a la preocupación argentina sobre la supervivencia, la generada por la afirmación del almirante Hayward de la Marina de USA en el sentido que los satélites eran aptos para mostrar en todo momento la ubicación de la flota argentina.

Estrategia naval británica

En Londres las autoridades navales planificaron en forma conjunta una estrategia compuesta por cuatro fases, en forma de permitir un adecuado dimensionamiento de sus fuerzas:

- La Primera Fase comenzó el 12 de abril cuando, los submarinos nucleares de ataque llegaron para efectuar patrullados antisuperficie al oeste de las Islas con la Misión primaria de hacer cumplir la Zona de Exclusión.

- La Segunda Fase se inició el 22 de abril con el arribo de las unidades de superficie y duró hasta el desembarco en San Carlos el 21 de mayo. La misión era establecer superioridad aérea y en el mar en preparación para el desembarco. Esta fase se podría describir mejor llamándola de "guerra en el mar". Durante el período, las Georgias del Sur fueron retomadas y el ARA Belgrano, HMS Sheffield y B/m Isla de los Estados, hundidos.

- La Tercera Fase comenzó con el desembarco el 21 de mayo y continuó hasta el 30 de ese mes, con el objetivo de establecer una cabeza de playa, apoyar a las tropas en tierra y protegerlas de ataques aéreos. Los HMS Ardent, Antelope, Coventry y el B/m Atlantic Conveyor ingleses y el B/m Río Carcarañá fueron hundidos durante esta fase.

- La Fase Final comenzó el 30 de mayo y continuó hasta el cese de las hostilidades. La misión para esta fase fue de apoyo a la guerra terrestre y protección de las líneas de comunicaciones marítimas. El buque de desembarco HMS Galahad fue hundido en ese período.

El hundimiento del ARA Belgrano

Al comando de la Flota Argentina el 1 de mayo, el vicealmirante Lombardo tenía pensado una operación que esperaba sirviera para distraer de su misión a la flota británica, la que según informes de inteligencia argentina, era el apoyo de un desembarco en Malvinas ese mismo día.

Su idea era llegar desde el norte con el Grupo de Tareas del ARA 25 de Mayo, hasta el límite de la Zona de Exclusión y con el Grupo de Tareas del ARA Belgrano desde el sur, también fuera de zona de exclusión, en un movimiento de pinzas que obligaría a la Fuerza de Tarea británica a abandonar el apoyo a la operación de desembarco.

Cuando el ARA 25 de Mayo se preparaba para el ataque contra la Fuerza de Tareas británica, los vientos se convirtieron en calma.

Por motivos técnicos, el ARA 25 de Mayo tenía su velocidad reducida a 15 nudos.

El pronóstico meteorológico preveía calmas durante las siguientes 24 horas, lo que forzó a descargar tres de las cuatro bombas que llevan los A4, quedando sólo una por avión.

Las dudas sobre los resultados de un ataque con tan escasa carga de bombas y el informe de que los ingleses no habían desembarcado como se esperaba, determinaron la orden de poner ambos Grupos de Tareas rumbo hacia el oeste.

El ARA Belgrano había navegado contorneando la zona de exclusión y hacia el este y luego norte entre las Islas Malvinas y Georgias del Sur, para distraer la atención de la flota británica del desembarco y el 25 de Mayo.

Mientras tanto, advirtiendo un muy real riesgo para sus fuerzas, el almirante Woodward solicitó y luego recibió autorización de Londres, para atacar el ARA Belgrano fuera de la zona marítima de exclusión para neutralizar este riesgo.

En el momento en que el HMS Conqueror atacó y hundió el ARA Belgrano, el crucero argentino llevaba catorce horas con rumbo al oeste.

Con el hundimiento del ARA Belgrano terminaron todas las esperanzas de una solución diplomática y comenzó la guerra en el mar.

Zonas de Exclusión Marítima y otras restricciones a la libre navegación

El concepto de Zona Marítima de Exclusión como la impuesta por los británicos durante el conflicto no es nuevo ni bien entendido por todos los dirigentes militares y políticos. Los pro y contra del uso de un "cordón sanitario" han sido debatidos en la NATO por años. Esos términos y similares de "Zona Marítima de Defensa" han sido sujetos a exámenes legales y análisis por parte de militares. Y hay significativos desacuerdos entre los abogados sobre si una zona marítima de exclusión es legal, de acuerdo con el derecho internacional así como también hay desacuerdo sobre su valor táctico y estratégico.

Declaratoria en su naturaleza, como son sus primos lejanos el Bloqueo y la Cuarentena, la Zona debe ser anunciada en términos de límites geográficos, fecha de efectivización y tipo y nacionalidad de los buques y aviones a los que se aplica.

El bloqueo, un término militar más tradicional y con sólida base en el derecho internacional, se define normalmente como la acción de guerra dispuesta para evitar que buques de todas las naciones entren o dejen áreas específicas bajo control de un enemigo.

Las expresiones bloqueo pacífico y cuarentena han evolucionado de las leyes de bloqueo.

La más clara distinción entre ellas y el clásico bloqueo es que ellas no han sido previstas como acto de guerra y que no se han previsto acciones militares salvo el caso en que el Estado contra el que las acciones fueran impuestas prefiera resistirse.

El término cuarentena se hizo conocer en octubre de 1962 cuando el presidente de los EE.UU., proclamó una estricta cuarentena de todo equipo militar ofensivo embarcado con destino a Cuba.

La guerra en el mar

El conflicto de Malvinas incluye la primera verdadera confrontación naval desde la campaña del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial.

El precio cobrado por la Fuerza Aérea Argentina y la Aviación Naval durante la guerra en el mar, incluye los destructores británicos HMS Sheffield y Coventry; las fragatas HMS Ardent y Antelope; el buque de desembarco HMS Sir Galahad y el buque mercante Atlantic Conveyor.

A estos hay que agregar 2 destructores británicos, catorce fragatas y dos buques de desembarco dañados durante el conflicto, todos ellos por ataques aéreos argentinos con bombas, misiles cohetes y cañones, excepto el destroyer Glamorgan que fue dañado por un misil Exocet lanzado desde tierra.

37 aviones británicos fueron perdidos por causas diversas.

Las bombas sin explotar en los cascos de buques británicos pudieron fácilmente hacer que las pérdidas de buques fueran el doble si las espoletas hubieran sido correctamente graduadas.

Los británicos emplearon virtualmente toda arma submarina existente en la Fuerza de Tareas en falsos contactos submarinos.

A la Fuerza de Tareas británica le faltó defensa en profundidad. Ellos no tuvieron la clase de apoyo que la cubierta de un portaaviones grande puede proveer con sus aviones embarcados de reconocimiento táctico y de alerta temprana. Se vieron forzados a confiar por otra parte en pequeños, y baratos buques de

combate cuyo inferior armamento los hacía más vulnerables que grandes, bien acorazados buques cuya única contra es su elevado precio.

Anexo 6. DIRECTIVAS

Directivas argentinas para la acción

Las directivas argentinas para la acción derivaban de la errónea esperanza mantenida por la Junta de obtener una solución diplomática.

La directiva para la ocupación de Malvinas el 2 de abril establecía "no derramar sangre británica ni dañar propiedad británica".

Entre el 2 y 30 de abril, las directivas fueron "hacer fuego sólo si se es atacado". Cuando los comandantes operativos fueron observados por la Junta por haber dado órdenes que violaban esta directiva, esas órdenes fueron anuladas. Un ejemplo fue la revocación por la Junta de la orden del comandante de operaciones navales a los ARA Drummond y ARA Granville de interceptar al Endurance si éste sacaba a los trabajadores de Georgias del Sur.

Otro ejemplo es el retiro de autorización para utilizar sus armas al Submarino ARA San Luis cuando se le ordenó ingresar en la zona de exclusión. El ARA San Luis patrulló en la zona de exclusión desde el 20 al 30 de abril sin autorización para usar sus armas.

La autorización para empleo de las armas fue dada a las fuerzas argentinas el 30 de abril. En esa oportunidad se informó a las fuerzas argentinas que cualquier buque en la zona de exclusión debía ser considerado británico. Esta orden no tuvo en cuenta el hecho de que había pesqueros rusos en la zona de exclusión.

La autoridad de decisión sobre directivas para la acción fue tan vigorosamente retenida en los más altos niveles políticos en Argentina como lo fue en el Reino Unido.

Directivas británicas para la acción: La estructura política en Londres

El Gabinete de Guerra creó un Comité de Directivas para la Acción integrado por oficiales que debía efectuar previsiones y dotar a los comandantes con las directivas que necesitaban, en forma que pudieran ser perfectamente entendidas.

Este comité se reunía todos los días y se planteaba preguntas como las autorizaciones que debían ser concedidas en el momento en que la Fuerza de Tareas cruzara el ecuador; qué aprobación previa debían recibir los aviones de patrullaje marítimo de largo alcance para el caso de encuentro con fuerzas argentinas.

Las decisiones de este comité siempre fueron aprobadas porque ellos se adelantaron a los acontecimientos.

La zona marítima de exclusión definió un área en la que los comandantes de buques británicos y los pilotos podían atacar. Era esa un área en que el comando argentino sabía que sus unidades iban a ser atacadas. Esa zona proveyó o por lo menos así pensaron, a los comandantes británicos, de un área de amortiguamiento suficientemente profunda como para evitar sorpresas tácticas a los buques de la Fuerza de Tareas, desprovistos de aviones de reconocimiento táctico basados en buques y de aviones de alta performance.

El paso siguiente en la evolución de las disposiciones para la acción y la zona marítima de exclusión fue el decreto de una Zona Total de Exclusión el 30 de abril.

Una complicación se produjo el 23 de abril cuando la orden de libre uso de las armas fue dada. Esto se aplicaba en todas partes, contra cualquier fuerza que se supusiera significaba un peligro. Una advertencia de que había sido dada la orden de libre uso de las armas fue difundida en ese momento. La zona marítima de exclusión permaneció sin modificaciones.

En la escena del conflicto, las directivas para la acción británica contenían una lista de reglas numeradas que cubrían las situaciones previsibles, descripciones de blancos y zona en la que la regla era aplicable. Las reglas, había muchas, fueron hechas efectivas en forma selectiva en tiempo y lugar de acuerdo con lo que aconsejaba la situación política y militar.

El propósito fundamental de las directivas para la acción era proveer información política y militar a los comandantes en el teatro de operaciones, con normas establecidas cuando correspondía una política de mantenimiento de status quo o una política de desescalada o de escalada. Las directivas numeradas no dejaban de tener ambigüedades y frecuentemente requerían interpretación vía satélite. La definición de "intención hostil" en vista de la existencia de armas que requerían rápida reacción, tales como los misiles argentinos de origen francés Exocet, creó problemas que fueron en definitiva resueltos definiendo como "intento hostil" la mera presencia física de una plataforma argentina.

Los británicos también modificaron las disposiciones para la acción autorizando atacar cualquier contacto submarino no previsto como amigo, operando en las proximidades de la fuerza propia.

Crucial para la estructuración y ejecución de las directivas para la acción fueron las 200 Millas náuticas de la zona de exclusión que los británicos declararon en torno de las Islas Malvinas y Georgias y Sandwich del Sur. Dentro de las zonas hubo muy pocas restricciones.

La estructuración y cambios en las directivas para la acción fueron hermética y centralizadamente controladas desde White Hall.

Los cambios normalmente requirieron coordinación entre las fuerzas de tierra, mar y aire y aprobación a nivel ministerial.

Hubo procedimientos expeditivos para cambios urgentes como el que permitió el ataque al ARA Belgrano fuera de la zona de exclusión.

Anexo 7. SELECCIÓN DEL LUGAR DEL DESEMBARCO BRITANICO

A partir de la zarpada de la Flota hacia Malvinas, una de las principales decisiones que enfrentaron los responsables de la planificación fue la determinación del lugar para efectuar el asalto inicial. El pensamiento británico sobre el lugar y oportunidad para efectuar el primer desembarco de la campaña, era guiado por muchas consideraciones. Algunas de las más importantes eran:

- Conveniencia política La percepción por parte del Gobierno británico de la necesidad de entrar en combate con los argentinos para apaciguar a la opinión pública británica ansiosa de acción.
- La proximidad del invierno en el hemisferio sur, con su cortejo de problemas ambientales.

- El efecto en el adiestramiento moral y estado físico general de las fuerzas terrestres sujetas a prolongadas estancias en tierra, soportando las ya duras condiciones climáticas.
- Los problemas logísticos previsible para el mantenimiento por un prolongado período a una gran fuerza terrestre en operaciones.
- Los problemas de transporte para desplazar una gran fuerza terrestre y su apoyo a cualquiera distancia sobre el áspero terreno en Malvinas.
- La falta de informes de inteligencia sobre la moral y adiestramiento de los soldados argentinos en Malvinas.

Finalmente, los estados mayores británicos debieron decidir entre dos conceptos diametralmente opuestos para la conducción del asalto inicial a Malvinas; llevar a cabo un desembarco en fuerza, mediante un ataque masivo con todos los recursos disponibles efectuando esa audaz operación en el mismo Puerto Argentino, o en sus proximidades, tan cerca como para que el objetivo principal de la campaña pudiera ser atacado en forma inmediata por las fuerzas terrestres o llevar a cabo un desembarco más o menos administrativo en un lugar no defendido, suficientemente alejado de Puerto Argentino como para que los argentinos tuvieran dificultad para utilizar sus propias fuerzas terrestres ubicadas principalmente en Puerto Argentino, para atacar la frágil cabeza de playa.

Los sitios considerados por los británicos como potencialmente aptos para el asalto inicial fueron:

- Stevely Bay-Gran Malvina: El más alejado del objetivo y el menos sujeto a posibles contraataques argentinos con fuerzas terrestres. En algún momento se analizó la posibilidad de construir allí una pista de aterrizaje para reemplazar a los portaaviones.
- San Carlos-Isla Soledad: Más cercano al objetivo y aún en una ubicación que dificultaba el contraataque argentino.
- Bluff Cove-Isla Soledad: Todavía más cercano, pero también más al alcance de un contraataque argentino.
- Berkeley Sound-Isla Soledad: Más próximo aún a Puerto Argentino, pero también tan al alcance que un contraataque de fuerzas terrestres argentinas era casi seguro.
- Puerto Argentino-Isla Soledad: Rechazado casi inmediatamente por los riesgos que llevaba implícito.

En principio se convino en efectuar el desembarco en un lugar donde no fuera a encontrarse resistencia inicial. El plan de las Fuerzas bajo el comando de brigadier general Julian Thompson consistiría en la consolidación de la cabeza de playa, a la espera de que sus efectivos de incrementaran con el aporte de unidades en viaje desde Gran Bretaña. A partir de la llegada de esos refuerzos, el comando de toda la operación terrestre sería asumido por el mayor general Jeremy Moore.

Los pro y contras que analizaron los planificadores cuando seleccionaron San Carlos como punto inicial de desembarco fueron:

- La protección que las aguas restringidas del fondeadero ofrecían contra submarinos.

- La protección natural que las tierras altas de los alrededores ofrecían a los buques de desembarco contra ataques aéreos y su excelente capacidad potencial para ubicar baterías antiaéreas de misiles Rapier.
- Los informes de inteligencia indicaban falta de presencia enemiga en el área a no ser la de poco frecuentes patrullas.
- Los informes de los SBS (Special Boat Squadron - unidades especiales para incursiones en costas enemigas) indicaban la ausencia de minas en las playas y falta de actividad de minado en el mar vecino.
- La demora que podía esperarse en la respuesta por parte de las fuerzas argentinas, dada la distancia, aproximadamente cincuenta millas de terreno abrupto, desde Puerto Argentino.
- La distancia y terreno abrupto entre el lugar de desembarco y el objetivo principal, Puerto Argentino, que tendría que ser atravesado de algún modo por las fuerzas terrestres.
- La proximidad de una fuerte guarnición argentina en Goose Green a trece millas del lugar y hacia el sur.
- La falta de playas adecuadas para desembarcar grandes cantidades de hombres y equipos.
- La proximidad de tierras altas en el contorno que podían ser usadas por el enemigo ventajosamente para repeler y desalojar a las fuerzas de desembarco.
- Aunque no había sido verificado por las patrullas SBS, la posibilidad de que los argentinos hubieran o tuvieran la intención de minar los accesos marítimos del lugar, dado su obvia aptitud para el desembarco. (Por lo menos en la mente de los planificadores británicos, esto era obvio. Ahora sabemos que los planificadores argentinos en un estudio previo al conflicto, habían considerado imposible que se usara exitosamente el lugar para efectuar un desembarco anfibio).

Anexo 8. EL PELIGRO DE LA FRONTERA CON CHILE

Aún con los problemas logísticos señalados previamente, la fuerza argentina que había sido reunida y encargada de la defensa de Malvinas, pudo haber estado integrada por tropas mejor entrenadas y equipadas de no haber retenido Argentina mucha de su tropa más eficiente en el continente. Esta decisión se explica diciendo que era militarmente prudente conservar esas tropas a retaguardia como reserva contra un posible ataque a Argentina por Chile.

La Fuerza argentina convocada con el plan original y usada en la fase inicial del conflicto era suficiente para una "invasión diplomática" de corta duración. Inicialmente sin amenaza militar británica presente en el teatro, el concepto básico argentino pareció ser poner un suficiente número de cuerpos con uniforme militar en las islas, para demostrar que el territorio estaba bajo control argentino y de ese modo forzar la herrumbra de la diplomacia a comenzar a girar de nuevo. Infortunadamente para los argentinos, cuando el peligro británico de hecho se materializó, su pensamiento no cambió y sus esfuerzos para reforzar las islas de cara al peligro fueron nuevamente una extensión del concepto original: por ejemplo, más cuerpos para reforzar la ilusión de control, para acicatear una solución diplomática de la situación.

Los argentinos admiten que en ningún momento durante la planificación de la invasión de Malvinas ellos pensaron que podían vencer si los británicos decidían pelear por ellas. Infortunadamente este preconcepto prevaleció influyendo en las decisiones y en la capacidad militar argentina lo largo del conflicto.

Anexo 9. ESTRATEGIA TERRESTRE

La defensa estática

El concepto básico argentino para la defensa de las Islas Malvinas parece reflejar el mencionado preconcepto. El plan no preveía una agresiva campaña terrestre para combatir y rechazar fuerzas británicas de invasión, cualquiera fuera el lugar en que hubieran desembarcado. En vez de ello, la defensa argentina de las Malvinas se basaba en una serie de puntos fuertes estáticos alrededor de Puerto Argentino, los que se esperaba habrían de parecer tan formidables que los británicos no intentarían la invasión; si invadían, no intentarían hacerlo en las proximidades de Puerto Argentino; y si los británicos desembarcaban en cualquier lugar de las islas, ellos iban a optar por una solución diplomática antes de intentar atacar Puerto Argentino.

Siguiendo la línea de este concepto defensivo, los argentinos a lo largo de todo el conflicto concentraron casi todas sus fuerzas terrestres alrededor de Puerto Argentino y simplemente esperaron que el ataque británico llegara. Nunca hubo ningún serio intento de la parte argentina para salir de sus atrincheradas posiciones y ganar la iniciativa en la guerra terrestre al enemigo.

Estrategia general terrestre argentina

La estrategia terrestre argentina fue explicada luego del conflicto por el comandante de Malvinas, diciendo:

- El primero y principal objetivo militar era Puerto Argentino. Era la pieza clave de la campaña, porque allí estaba asentado el poder político, era el asiento de la mayor parte de la población y allí estaban ubicados el principal puerto y aeropuerto.
- El concepto inicial de la operación, fue defender Puerto Argentino de ataques directos con el aeródromo y los aviones.
- La segunda fase fue erigir defensas con un asalto anfibio directo. Tres batallones adoptaron un dispositivo para rechazar ataques de el sur y otros tres para defender el norte y el oeste.
- Con respecto a ataques del oeste, el perímetro defensivo fue determinado no sólo por el terreno sino también teniendo en cuenta la dificultad para mantener emplazamientos de tropas distantes, dado lo limitado de los elementos de movilidad disponibles.
- Había puntos altos que dominaban la parte interior del perímetro, los que debieron ocuparse y defenderse, pero había mejores puntos altos más alejados, que aún así podían también dominar el interior del perímetro, pero los comandantes de las fuerzas terrestres consideraron que disponían de la movilidad necesaria para ocupar y mantener esos puntos más distantes con el personal y medios a su alcance.
- Este plan, probablemente desalentó a los británicos de efectuar un asalto helitransportado a Puerto Argentino y es muy posible que ocurriera otro tanto con el proyecto de efectuar un asalto anfibio directo en ese lugar. Esto dio tiempo a las fuerzas terrestres argentinas para reforzar y ajustar sus defensas por que los británicos tuvieron que buscar otro lugar para desembarcar.

El tiempo ganado por esta disposición de las fuerzas en Puerto Argentino, no fue aprovechado, porque los dirigentes políticos en Buenos Aires no pudieron lograr una solución política para evitar la guerra. La conducción de las fuerzas terrestres argentinas, cree que de este modo dio a la conducción política quince días adicionales para encontrar la deseada solución diplomática. El aspecto negativo de esto es que la Junta a pesar de lo ocurrido con el ARA Belgrano y la HMS Sheffield, continuó pensando fundamentalmente en una solución negociada como opuesta al desarrollo de la estrategia militar. Los jefes militares vieron el hundimiento del ARA Belgrano y la HMS Sheffield como el punto de no retorno de la guerra. La dirigencia política, en cambio, pensaba que el "intercambio de sangre" ofrecía una oportunidad para reabrir negociaciones.

En el enfoque que de ello hacía el Ejército, este estado de espíritu de parte de la Junta restringía la acción y privaba a la fuerza terrestre, de sus principales armas, sobre todo, el poder aéreo.

Las fuerzas navales británicas rodearon las islas y condujeron una guerra de desgaste contra las fuerzas terrestres argentinas, mientras se preparaban para efectuar el desembarco. Desembarcaron con sus fuerzas de desembarco intactas. Los jefes del Ejército creen que esto ocurrió por que las autoridades políticas en Buenos Aires retuvieron a la Fuerza Aérea y a la Armada impidiéndoles actuar con toda su capacidad. El Ejército piensa que si la Armada y Fuerza Aérea hubieran persistido en sus ataques contra los transportes navales y portaaviones, el 30 de mayo, lo que ocurrió luego pudo ser diferente. Pero el ataque llegó sumamente tarde. La cabeza de playa había sido formada y las tropas británicas se movían con total libertad

Cuando los británicos desembarcaron, el Ejército comenzó a considerar la modificación de sus posiciones defensivas, reforzando las que defendían a Puerto Argentino de ataques desde el oeste. Este realineamiento de las fuerzas comenzó cinco días tarde.

Fueron reforzadas las posiciones del oeste con armas, pero fue imposible desplazarlas más al oeste por limitaciones de movilidad y distancia. Se intentó cubrir la distancia entre Puerto Argentino y San Carlos con patrullas de comandos, pero cuando esta decisión fue tomada, los británicos habían ocupado las posiciones altas exteriores.

Los comandos combatieron en varias oportunidades con mucha eficiencia, pero no pudieron disminuir en forma significativa el ritmo del avance.

Mucho antes de que el primer soldado británico pusiera el pie en San Carlos, se habían adoptado decisiones y habían ocurrido cosas que influenciaron y en algún modo dictaron el curso de los acontecimientos y el resultado del conflicto.

El desembarco en San Carlos

A pesar de todas las dudas en la elección del lugar de desembarco y la preocupación por la multitud de cosas que podían ir mal, el desembarco británico en San Carlos, fue completamente sin incidentes en términos de transporte de tropa a tierra.

La Fuerza de Tarea Anfibia británica se aproximó y arribó al área del objetivo sin ser detectada, con la ayuda de la cobertura dada por la oscuridad, pobres condiciones meteorológicas y operaciones de diversión llevadas a cabo en Goose Green, Fanning Head y otros lugares en la Isla Soledad.

Las tropas británicas desembarcaron en las primeras horas del 21 de mayo, no encontraron resistencia de tropas terrestres argentinas y pudieron moverse sin demora a las posiciones defensivas previstas alrededor del área. A medida que el tiempo pasaba, la amenaza argentina prevista para el desembarco, nunca se materializó. La batalla militar que se combatió en San Carlos pasó a ser entre la Fuerza Aérea y la Aviación Naval argentinas y los buques de la Fuerza de Tareas Anfibia. Para su frustración, las fuerzas británicas en tierra, se vieron obligadas a cumplir el rol de espectadores de estas acciones. Mientras esperaban las órdenes para seguir avanzando, los principales enemigos enfrentados por las fuerzas de asalto en tierra, fueron el medio ambiente, el pobre apoyo logístico y el aburrimiento.

Aunque no tomaban parte directamente de la batalla aire-mar que se desarrollaba en San Carlos, las fuerzas en tierra fueron de todos modos afectadas por el resultado de esta acción. El primer día de asalto a San Carlos los británicos perdieron una fragata y recibieron daño en otras cuatro por ataques aéreos. Durante los días que siguieron al desembarco las pérdidas británicas en buques continuaron a alarmante promedio.

Enfrentados a la amenaza aérea argentina, los británicos se vieron forzados a cambiar su Plan Logístico Básico, para apoyar a la fuerza de tierra, pasando de un concepto basado en depósitos a flote a otro de desembarco masivo de equipos a tierra. Este cambio de planes estaba asociado con la posibilidad de mover los buques solamente de noche y el grave error en la estimación de los helicópteros necesarios para transportar equipos por lo que el crecimiento de la logística en tierra se produjo con dolorosa lentitud. Un percance casi fatal para el progreso de la campaña en tierra fue la pérdida el 25 de Mayo, del Atlantic Conveyor que transportaba tres helicópteros Chinook cuya gran capacidad de carga era vital para el cumplimiento oportuno de los planes logísticos y operativos. Esta pérdida significó una más pesada carga para los helicópteros remanentes que terminaron siendo casi totalmente empleados para el transporte de equipos durante el resto de conflicto.

La guerra terrestre - El lado británico

Los ingleses también tuvieron problemas y afrontaron algunas difíciles decisiones antes de la real invasión de las Malvinas en San Carlos.

Aunque el deterioro de la situación en el Atlántico Sur había sido seguida de cerca por los británicos la invasión de Malvinas fue una verdadera sorpresa. No es posible poner en duda que los británicos demostraron gran ingenio y resolución al juntar una Fuerza de Tareas de treinta y seis buques y hacerla zarpar rumbo a Malvinas dos días después de la invasión.

No obstante, dado lo apresurado de su partida, los buques de la Fuerza de Desembarco no fueron cargados tácticamente en Gran Bretaña, por lo que los elementos no pudieron ser desembarcados en el orden adecuado, según eran requeridos por la Fuerza de Desembarco cuando esta hizo pie en tierra.

Esta situación fue rectificada en alguna medida mientras la fuerza estuvo demorada en Isla Ascensión embarcando equipos adicionales e inventariando los que ya tenían. Este período fue también usado para hacer algún reordenamiento en las bodegas para facilitar la descarga en el área de combate. De cualquier modo, no hay duda de que la descarga de los buques demoró el aprovisionamiento de equipo en tierra en el área de desembarco de San Carlos.

Plan británico de maniobra

Notable por su ausencia en la planificación del desembarco en San Carlos fueron las consideraciones y discusión de lo que esa fuerza terrestre debía hacer cuando estuviera en tierra.

La operación era un plan de desembarco no una campaña terrestre.

Como alguien señaló, se asumía que una vez en tierra, las fuerzas simplemente avanzarían y vencerían.

Tal vez sea más propio decir que los británicos fuera consciente o inconscientemente, esperaban que los argentinos reaccionarían rápidamente para oponerse al desembarco con fuerzas terrestres y que el uso de las fuerzas británicas en tierra, iba a ser en mayor o menor grado guiado por lo menos en el corto plazo, por las acciones y reacciones defensivas requeridas durante esta confrontación.

Cuando la oposición argentina al desembarco no se concretó, los británicos se vieron como perdidos con respecto a lo que debían hacer con sus fuerzas terrestres.

La batalla de Goose Green

Con pérdidas de buques y aviones en aumento el acrecentamiento de la logística en San Carlos continuó a ritmo de serpiente, mientras los buques transportando refuerzos se hallaban aún demasiado distantes como para garantizar una fuerte acometida contra Puerto Argentino.

En esa circunstancia, el Parlamento Británico percibió que la opinión pública reclamaba una rápida victoria terrestre para justificar la creciente pérdida de buques en el conflicto de Malvinas.

Esta percepción finalmente determinó la decisión política de atacar la guarnición argentina de Goose Green. Esta decisión fue un claro ejemplo del accionar de políticos que se supone no desean conducir desde atrás la guerra, pero que son incapaces de contener sus frustraciones políticas motivadas en este caso por la inacción de las fuerzas desembarcadas en San Carlos. El ataque a Goose Green se produjo como resultado de la necesidad política de atacar y derrotar a los argentinos en algún lugar, lo antes posible. El hecho de que Goose Green era un objetivo estratégico y tácticamente irrelevante para el resultado general de la campaña de reocupación de las Malvinas, se consideró no pertinente.

La batalla en sí produjo dos hechos que interesa señalar:

Previo al ataque a Goose Green la BBC informó la peligrosa aproximación de tropas británicas a ese lugar. De ello resultó el refuerzo del área por los argentinos antes del ataque. Este es un ejemplo del creciente problema que plantea la necesidad de reconciliar el rol de los medios masivos de información y sus necesidades de capacidad para informar instantáneamente, con los requerimientos de secreto que siempre han demandado las operaciones militares.

La rendición de las tropas argentinas en Goose Green se produjo justamente cuando el jefe británico se consideraba en el límite de su capacidad para seguir combatiendo.

El avance hacia Monte Kent

El avance sin oposición de los británicos desde San Carlos hasta las proximidades de Puerto Argentino, a cincuenta millas de distancia, merece ser señalado sólo por la temeridad con que estos afrontaron esa travesía a pie, sobre terreno rugoso y bajo terribles condiciones meteorológicas. La falta de movilidad como para satisfacer las requerimientos logísticos y tácticos simultáneamente, determinó que el avance se hiciera a pie o que no fuera posible hacerlo.

El planeamiento que se había hecho para la ofensiva terrestre, estaba basado en la idea de que el avance de la fuerza debía cumplirse mediante saltos de rana, utilizando helicópteros para mover tropas y equipos sobre el difícil terreno. La imprevista alta demanda de los escasos helicópteros disponibles, para efectuar

tan sólo el aprovisionamiento de las tropas y la pérdida de los tres grandes Chinooks en el Atlantic Conveyor, hizo tomar rápida conciencia de que el avance hacia Puerto Argentino debía efectuarse por otros medios.

El desembarco en FitzRoy (Bluff Cove)

Al arribo de los refuerzos (Quinta Brigada) a Malvinas, los británicos enfrentaron la decisión de su oportuna utilización para el avance hacia Puerto Argentino.

Las dos alternativas básicas eran conservarlos embarcados como una reserva para apoyar cuando fuera conveniente a las fuerzas que estaban ya operando, o usarlas en un segundo desembarco, fuera al noreste y suroeste de Puerto Argentino, a fin de abrir un segundo eje de avance sobre el objetivo. Dada la falta de recursos, principalmente armas antiaéreas para apoyar un segundo desembarco, esta idea fue inicialmente rechazada y elementos de la Quinta Brigada comenzaron a ser desembarcados en San Carlos el 1° de junio.

Como frecuentemente ocurre en las guerras, imprevistos eventos guiaron la subsiguiente toma de decisión para el empleo de la Quinta Brigada: el plan tentativo era que elementos de la Quinta Brigada se trasladaran de San Carlos a Fitzroy vía Goose Green para formar la punta de lanza más al sur del avance final sobre Puerto Argentino desde esa posición. En un principio se había pensado que el movimiento inicial hasta Goose Green podría ser hecho con helicópteros, pero ello como se comprobó en seguida, resultó imposible porque la totalidad del puente aéreo disponible era requerido para apoyar la Tercera Brigada de Comandos, que en ese momento se movía hacia Monte Kent y Puerto Argentino desde el oeste noroeste.

En lo que puede calificarse como un arrojado movimiento o también como una grave demostración de irresponsabilidad, elementos del Segundo Batallón de Paracaidistas que se mantenía en descanso en Goose Green luego de la batalla que allí se realizara, se desplazaron en helicópteros británicos obtenidos mediante un golpe de mano hasta Fitzroy e hicieron allí un desembarco sin oposición en las últimas horas del 1° de junio. Esto enfrentó a los planificadores británicos con una espada de dos filos. Por una parte la posición de Fitzroy obtenida sin bajas representaba un significativo salto hacia el objetivo final. Por otra parte, el Segundo Batallón estaba ahora expuesto a ataques enemigos o bombardeo a millas del más cercano apoyo británico. La idea de consolidar la posición del 2 Batallón de paracaidistas en Fitzroy guió el pensamiento durante los días subsiguientes.

Enfrentados con insuficiente apoyo de helicópteros para mover el resto de la Quinta Brigada sobre el abrupto suelo entre San Carlos y Fitzroy, y con el requerimiento de reforzar la posición británica en Fitzroy lo antes posible, a disgusto, los planificadores decidieron recurrir a un movimiento por mar. Así la duda británica sobre la conveniencia o no de efectuar un segundo desembarco, había sido disipada por el curso de los acontecimientos.

El intento de desembarco en Fitzroy se convirtió en un desastre. La operación se realizó utilizando sólo buques auxiliares de desembarco sin apoyó antiaéreo o de comando y control de unidades navales principales. La coordinación con las fuerzas ya ubicadas en Fitzroy fue inexistente. En la tarde del 8 de junio el LSD Sir Galahad sin protección antiaérea, fue atacado por la aviación argentina mientras desembarcaba tropas, en la Bahía de Fitzroy, lo que significó la pérdida de 51 hombres.

FitzRoy desde la perspectiva argentina

Desde el punto de vista argentino, el análisis de Fitzroy se centró sobre el tema de por qué las fuerzas argentinas de tierra no aprovecharon las ventajas que les daba el exitoso ataque aéreo contra las fuerzas británicas en Bluff Cove y Fitzroy y contraatacaran.

Los jefes militares argentinos en Malvinas, racionalizaron su decisión de no efectuar ese ataque, diciendo que Bluff Cove estaba a 16 km. hacia el suroeste. Una avanzada de tropas británicas se hallaba entre Puerto Argentino y Bluff Cove. El Ejército argentino en Malvinas contaba sólo con artillería de 105 mm con alcance de 10 a 12 Km. Había dos o tres piezas de 155 con alcance de 20 Km., pero eran insuficientes para apoyar una acción a 16 Km. de la base de Puerto Argentino. Hubiese sido necesario retirar un batallón de la defensa de Puerto Argentino y esa unidad hubiera sido atacada por las fuerzas británicas de cobertura, mientras enfrentaban al batallón que desembarcaba. Por último, el batallón ubicado como para efectuar ese movimiento, hubiera sido el 5° de Infantería de Marina una unidad de elite que hubiera debido dejar su posición clave en la cima de Tumbledown Mountain.

La verdad es que por dos veces la victoria pendió de un hilo, en Goose Green y en Bluff Cove y los argentinos no supieron cortar ese hilo.

Anexo 10. EL ASALTO FINAL A PUERTO ARGENTINO

Los británicos estaban ahora en posición para montar la fase final del ataque a Puerto Argentino. Enfrentaban 33 grupos de soldados enemigos totalizando 8400 hombres, equipados con cañones pesados y amplio amunicionamiento, atrincherados en posiciones que venían fortificando desde hacía seis semanas.

A pesar que los argentinos habían sido pasivos hasta este momento, la perspectiva de tener que atacar con limitaciones de medios de movilidad y ni remotamente en capacidad como la que se supone debe poseerse para atacar en fuerza a un enemigo bien armado y atrincherado, distaba mucho de ser atractiva.

Los británicos iniciaron su avance sobre Puerto Argentino con una serie de ataques nocturnos el 11 de junio, contra los montes Longdon, Harriet y Two Sisters, que componían la siguiente línea de alturas entre las posiciones británicas y Puerto Argentino.

Alguna firme resistencia se encontró durante los ataques a los montes Harriet y Two Sisters, pero los británicos pudieron conquistar esas posiciones con mínimas pérdidas. El ataque a Monte Longdon encontró mucho mayor resistencia y los objetivos fueron alcanzados luego de feroz lucha y con muchas bajas. Luego se supo que Monte Longdon había sido defendido por una unidad de primer orden de Infantería de Marina que irónicamente había sido colocada inicialmente en esa posición por que los jefes de Ejército no la habían computado como unidad de primera línea. El plan original preveía mantener a los Infantes de Marina en reserva para la defensa de Puerto Argentino de ataques británicos desde el mar. Aunque los británicos nunca atacaron desde el mar, esa unidad nunca fue desplazada de esa posición inicial al oeste de Puerto Argentino.

La fase final del ataque británico comenzó al atardecer del 13 de junio con ataques nocturnos en la línea de colinas ubicadas en las proximidades y al oeste de Puerto Argentino. Los objetivos iniciales fueron Wireless Ridge y Tumbledown Mountains. Dada la superioridad de fuego británico y una defensa menos que decidida, Wireless Ridge sucumbió rápidamente. Pero Tumbledown Mountain cayó sólo luego de fieros combates que demostraron una vez más la indiscutible calidad del soldado argentino y la incapacidad de los británicos para prever esa clase de resistencia en alguna determinada acción.

Poco después que los británicos tuvieron éxito en la toma de Two Sisters, corrió la voz en la mañana del 14 de junio que los argentinos estaban en retirada hacia Puerto Argentino.