JUAN LUIS GALLARDO

Historia de las Malvinas



para chicos argentinos

VÓRTICE

Historia de las Malvinas

para chicos argentinos

JUAN LUIS GALLARDO

Historia de las Malvinas
para chicos argentinos



VÓRTICE
Buenos Aires
2021

Ilustraciones del autor

Prohibida la reproducción parcial o total de este libro, su tratamiento informático y la transmisión por cualquier forma o medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del copyright.

Todos los derechos reservados.
Hecho el depósito que marca la ley.
© by Ediciones Vórtice

Gallardo, Juan Luis
Historia de las Malvinas para chicos argentinos / Juan Luis Gallardo; ilustrado por Juan Luis Gallardo –2ª ed.–
Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Vórtice, 2021
112 p.; 21 x 15 cm.
ISBN 978-987-47603-7-1
1. Historia Argentina para niños. I. Título.
CDD 982.054

El Autor

Juan Luis Gallardo nació en Buenos Aires a fines de 1934. Abogado, casado, padre de cuatro hijos. Fue profesor en la Escuela de Ciencias Políticas de la Universidad Católica Argentina y director ejecutivo de la *Revista de la Escuela de Guerra Naval*; dirigió la editora oficial ECA (Ediciones Culturales Argentinas) y EDUCA (Ediciones de la Universidad Católica Argentina).

Columnista en *La Prensa*, *La Nueva Provincia* y *Confirmado*, publicó más de veinte libros (novelas, cuentos, poesía, fábulas, biografías, historia), obteniendo la Cruz de Plata Esquiú, el Premio Santa Clara de Asís y el primer puesto de su categoría en el certamen periodístico hispanoamericano organizado con motivo de cumplirse el segundo centenario del nacimiento del general Güemes. Su *Historia Sagrada para chicos argentinos* recibió una distinción especial, conferida en acto público por la Secretaría de Cultura de la Nación, en 1995.

Es Miembro de Número de la Academia del Plata.

Presentación

Tal vez quepa preguntarse por qué los chicos argentinos deben conocer la llamada Cuestión Malvinas, que describe el constante empeño del país por recuperar los archipiélagos de Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, usurpados por Gran Bretaña.

Lo que ocurre es que pertenecen a una generación que algún día podría verse ante la necesidad de enfrentar el problema y, si llega ese momento, tendrán que prepararse para intentar resolverlo de acuerdo con el interés nacional, templando sus corazones y cultivando sus mentes.

No es posible encarar una obra de trascendencia si no se siente amor por ella. Y, a fin de amarla, es preciso conocer sus circunstancias, sus antecedentes, los esfuerzos y sacrificios que exigió y las consecuencias que puede acarrear cuanto se diga, haga u omita a su respecto.

Las páginas que siguen contienen informaciones sobre los mencionados territorios y, lo que es más importante, sirven para sembrar en el espíritu de los jóvenes la semilla del amor que deben sentir por ellos, impulsándolos a estudiar y actuar con intención de recobrarlos, engrandeciendo así nuestra Patria.

Contraalmirante Carlos A. C. Büsser



Un viejo mapa de las Malvinas

Tras su manto de neblina

NO se sabe a ciencia cierta quiénes avistaron por primera vez ese lejano archipiélago austral que, envuelto en brumas, conocemos hoy como *Islas Malvinas*. Versiones muy vagas mencionan un hipotético viaje de Américo Vespucio, que las habría visto en 1502. Otras, más consistentes, aseguran que los tripulantes de la carabela *San Antonio*, una de las que componían la expedición de Magallanes, las vislumbraron en medio de la borrasca. Si tenemos en cuenta que las naves del marino portugués pasaron el invierno de 1520 al abrigo de la Bahía de San Julián, podemos situar el suceso en aquel año.

Corrobora la presunción señalada el hecho de que, mucho después, un primo de Magallanes le habría entregado al fraile André Thevet un mapa relativamente preciso de las islas [1], cuya confección supone algún reconocimiento de las mismas.

El hecho cierto es que, con posterioridad al eventual descubrimiento, en las cartas marinas y en los *islarios* (mapas de islas) empieza a aparecer un par de ellas, cuya ubicación viene a coincidir aproximadamente con la del archipiélago y que los españoles llaman

1 Según informa Arnoldo Canclini –*Malvinas, su historia en historias*, Planeta, Buenos Aires 2000–, el dato lo aportó Rolando A. Laguarda Trías en un folleto publicado en 1983.

de Sansón. En otros mapas se denomina así a la Gran Malvina y *de los Gigantes* a la Isla Soledad.

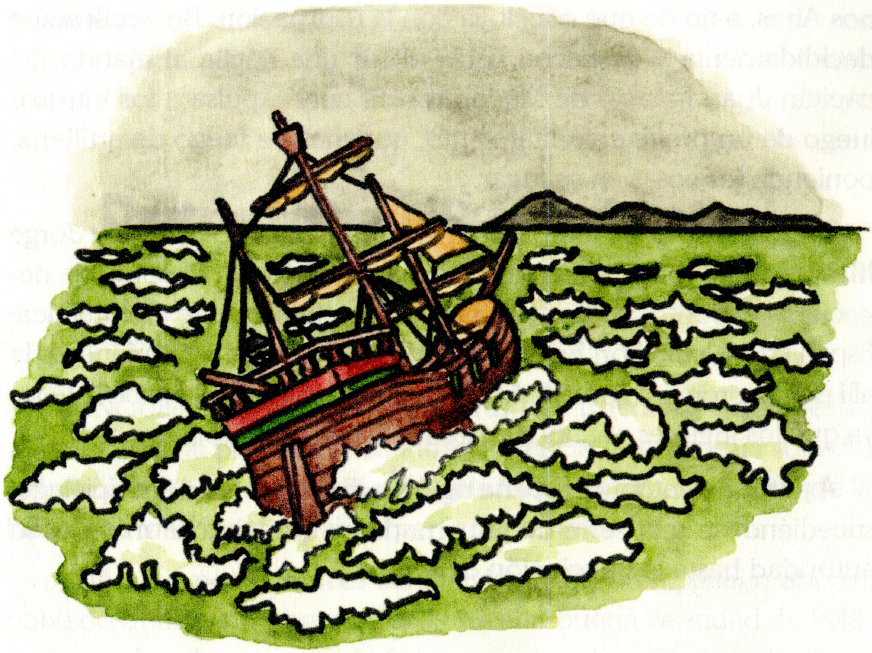
Marinos, pescadores y piratas dejan testimonios imprecisos sobre eventuales avistajes de las islas, que ya se han instalado en la cartografía por entonces. Y, en 1600, son observadas por el holandés Sebaldo de Weert, quien, sin desembarcar, les impone su nombre, de manera que pasan a ser conocidas como *Islas Sebaldinas*.

A fines del siglo XVII anda por allí el inglés John Strong, que pone pie en tierra, llamándola *de Hawkins*. Y es en 1764 cuando toma posesión de ella, en nombre de Francia, el joven oficial Antonio de Bougainville, que funda en el lugar una colonia a la que bautiza *Port Louis* en homenaje a Luis XV.

Como Bougainville era natural del puerto de Saint Malo, decidió llamar *Malouines* a las islas. Término que se iría deformando hasta convertirse en *Malvinas*.

Casi no es necesario recordar que, en el siglo XVIII, las comunicaciones aún eran pocas y lentas. De manera que las noticias llegaban con gran demora, cuando llegaban. Detalle que conviene tener en cuenta respecto a los sucesos vinculados con las islas, cuya lejanía, sumada a la escasa frecuencia de los viajes que las alcanzaban, determinó que tales acontecimientos fueran conocidos tardíamente y, a menudo, distorsionados. Se entiende así que España tardara en reaccionar respecto al acto posesorio llevado a cabo por Bougainville, ignorado por cierto tiempo en Buenos Aires, de cuyas auto-ridades dependían las Malvinas.

Pero, enterados finalmente los españoles, protestaron ante Francia. Que aceptó la protesta y dispuso se restituyera formalmente el territorio ocupado en su nombre. A ese efecto zarpó hacia allí una flota en que viajaban Bougainville y Felipe Ruiz Puente, designado por España gobernador de las islas. El 1° de abril de 1767 se arrió la bandera francesa y se izó la española en Port Louis. Que pasaría



Avistaje de las Malvinas desde la carabela San Antonio

a llamarse *Puerto Nuestra Señora de la Soledad*, en homenaje a una advocación de María Santísima.

Algo grave, sin embargo, había ocurrido entre la fundación rea-lizada por Bougainville en 1764 y la restitución de 1767. Que con-sistió en otra fundación, llevada a cabo por el inglés John Byron en el islote de la Trinidad (Saunders para los británicos), al norte de la Gran Malvina, sin enterarse de la existencia de Port Louis, con el que los recién llegados sólo toparían más tarde. La población fundada por Byron (abuelo de Lord Byron, el poeta) en enero del 67 se llamó *Port Egmont*.

Al saber de la presencia inglesa, España vuelve a protestar, pero Gran Bretaña pone condiciones para restituir lo que ha ocupado. De modo que se imparten órdenes a Bucarelli, gobernador de Bue-

nos Aires, a fin de que concluya con la usurpación. Bucarelli actúa decididamente y despacha hacia el sur una flotilla al mando del capitán Juan Ignacio de Madariaga. El cual expulsa a los intrusos luego de un breve enfrentamiento, que incluye fuego de artillería, poniendo las cosas en su lugar.

Tan drástico proceder lastima el honor británico y el rey Jorge III exige una reparación al rey de España, Carlos III. Después de negociarse el punto, se llega a una solución típicamente diplomática: España devolverá Port Egmont a Inglaterra y ésta se retirará luego de allí por su propia voluntad. Acuerdo que se cumple al pie de la letra, ya que los ingleses abandonan las Malvinas el 20 de mayo de 1774.

A partir de entonces España rigió sin discusión en el archipiélago, sucediéndose una serie de gobernadores que ejercieron en él su autoridad hasta la Revolución de Mayo.

Destrucción de Puerto Soledad

AUNQUE luego perdería importantes fracciones de ese territorio, al producirse su independencia la Argentina sucedió a España en toda la extensión del que fuera Virreinato del Río de la Plata. Las Malvinas formaban parte del mismo.

¿Qué eran por entonces las Malvinas? Un archipiélago apenas poblado donde, no obstante, solía recalar buena cantidad de veleros, cuyas banderas ponían la única nota de color que alegraba Puerto Soledad y sus inmediaciones. Barcos éstos que venían de soportar las inclemencias del clima al doblar el Cabo de Hornos o que se preparaban a soportarlas para alcanzar el Pacífico. Y que se avituallaban en las islas, de manera legal o ilegal. Lo hacían legalmente cuando pagaban por los suministros recibidos. E ilegalmente cuando, aprovechando que aquellas costas estaban prácticamente desguarnecidas, sus tripulantes desembarcaban sin permiso para cazar algunas de las vacas que, en estado salvaje, vagaban tierra adentro. Tales animales descendían del ganado traído por Bougainville para su colonia, que se había multiplicado en el lugar alimentándose con el tussoc, un yuyo que crece en las islas.

Pero no sólo para reabastecerse llegaban buques a las Malvinas. Pues muchos de ellos eran pesqueros cuyo arribo obedecía al propósito de capturar ballenas, focas o lobos marinos, abundantes en la zona. Y con dichas capturas ocurría algo parecido a lo que pasaba

con el aprovisionamiento de las naves: se podían realizar en forma legal o ilegal. O sea abonando las regalías establecidas o burlando la precaria vigilancia que las autoridades estaban en condiciones de practicar.

En 1789, mientras se producía la Revolución Francesa, arribó a las islas (que ya los ingleses llamaban *Falkland*) una expedición científica española, encabezada por el italiano Antonio Malaspina. El cual efectuó un relevamiento de la flora y fauna insular. Respecto a la fauna, apunto que allí existía un pequeño lobo, propio del lugar y hoy desaparecido, que los ingleses llamaban *warrab*. En cuanto a la flora, recordemos que en las Malvinas no hay árboles.

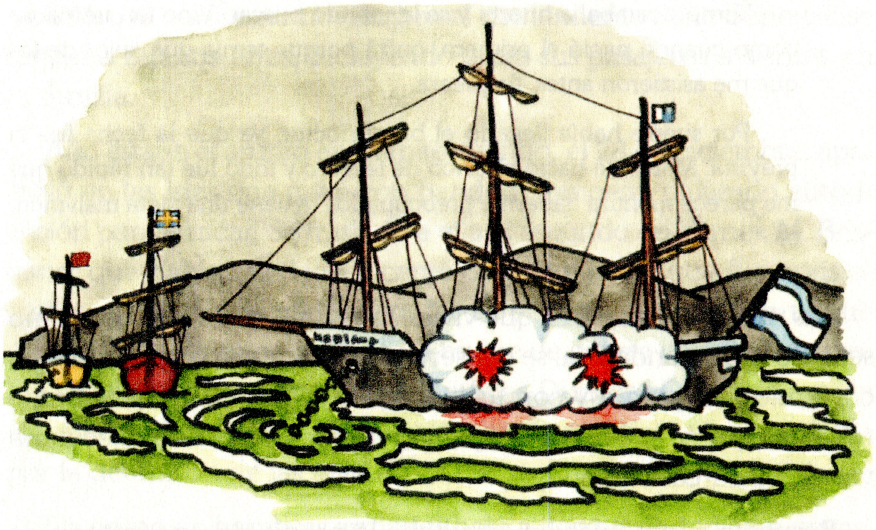
Según sabemos, nuestra independencia se declaró en Tucumán, el 9 de julio de 1816. Transcurrirían cuatro años, sin embargo, hasta que la bandera nacional flameara en el archipiélago. Ello sucedió el 6 de noviembre de 1820 y el encargado de enarbolarla fue David Jewett, un marino norteamericano comisionado al efecto por el gobernador de Buenos Aires, Martín Rodríguez. Jewett comandaba la fragata *Heroína* y contaba con una patente de corso argentina.

Y fue también durante la gestión de Martín Rodríguez cuando Luis Vernet se asoció con un señor Pacheco para gestionar el cobro de cierta deuda que el gobierno mantenía con éste. Hijo de hugonotes [2] franceses refugiados en Alemania, Vernet había nacido en Hamburgo y se llamaba Elías. Pero, más adelante, cambiaría su nombre de pila y sería recordado como Luis.

En compensación del crédito, Pacheco y Vernet aceptaron finalmente una concesión para explotar las vacas que pastaban sin dueño en las Malvinas, después de retirarse de allí los españoles.

Vernet visitó las islas en 1826, desinteresó a Pacheco y a otro socio que se había agregado a la operación, negoció un nuevo contra-

2 Los hugonotes eran una secta protestante.



La Heroína toma posesión de las islas

to con las autoridades de Buenos Aires y, ya como titular de una concesión que lo autorizaba a organizar una colonia, fue puesto a cargo de la Comandancia Política y Militar creada el 10 de junio de 1829, con jurisdicción sobre el archipiélago, Tierra del Fuego, la Isla de los Estados, las Georgias y las Sandwich del Sur.

El 15 de julio del mismo año Vernet se instaló en Puerto Soledad con su familia, compuesta por su mujer, María Sáez de Vernet, y sus hijos Luis Emilio, Luisa y Sofía. Más tarde nacería allí la menor de ellos, a la cual bautizarían *Malvina*. También acompañaron a Ver-net su hermano Emilio y su cuñado Loreto. Así contaba María Sáez el nacimiento de su hija, en carta dirigida a su madre:

> Creo que fui la única en conservar el ánimo, madre, aunque esta vez no estaba usted para dármelo.

Vernet visitaba la huerta y se le mandó buscar. Vino tan ner-vioso como cuando nació el primero, quizá porque temía que, lejos de los que me asistieron antes, flaqueara.

Por suerte había llegado el buen doctor, ya que la fecha fue la prevista. Malvinita nació el cinco de febrero y todo fue tan rápido que me parece mentira haberme preocupado. Ya tiene una nieta malvinense [3].

Las ruinas de la casa en que vivían, que funcionaba a la vez como sede de la Comandancia, se conservan aún. Era sólida y confortable, construida en piedra y con techos a dos aguas. Como prueba de refinamiento contaba con un piano, en que María Sáez ejecutaría valses, mazurcas y minués.

Respecto a la población, resultaba la propia de un territorio de frontera: gente de muchas partes del mundo, arribada a impulsos de las contingencias más variadas, aventureros, pescadores, marinos, herreros, carpinteros, algunos ex presidiarios y un grupo de indios charrúas internados allí por las autoridades. Amén de agricultores y gauchos de a caballo, que Vernet había reclutado para realizar las labores agrarias que se proponía llevar a cabo. La presencia de estos últimos determinó que bastantes palabras, características del campo argentino, se incorporaran al lenguaje local y se siguieran usando en las islas, como *alazán*, *zaino*, *malacara*, *bozal*, *bastos*, *cojinillo* y los toponímicos *Dos Lomas*, *Rincón Grande* o *Cuero Brook*. Pronto don Luis fundó dos pueblos, a los que dio el nombre de *Dorrego* y *Rosas*.

A mediados de 1831 tres goletas norteamericanas, la *Harriett*, la *Breakwater* y la *Superior*, anduvieron por las Malvinas y la Isla de los Estados, cazando lobos marinos sin autorización para ello. Detenidas en Puerto Soledad se inició un incidente y, en procura de una

3 Tomado de *Nostalgias de Malvinas. María Vernet, la última gobernadora*, de Silvia Plager y Elsa Fraga Vidal, Javier Vergara Editor, Buenos Aires 1999.

solución, al comenzar noviembre el comandante de la Superior se dirigió a Buenos Aires, incluyendo entre sus pasajeros a Vernet y a su familia.

Aún estaba el asunto en trámite cuando, el 28 de diciembre, apareció en las islas una nave con bandera francesa, pidiendo autorización para atracar. Se trasladó a ella el segundo de Vernet, M. Brisbane, que había quedado a cargo de la colonia y que fue aprisionado, quedando retenido a bordo. Se puso así en descubierto que el barco francés no era tal sino un buque de guerra norteamericano, el *Lexington*, al mando del capitán Silas Duncan. Quien, luego de esa aproximación traicionera, se proponía practicar una represalia por la detención de las goletas.

Un grupo de hombres armados bajó a tierra y se dedicó a devastar la población, penetrando en las casas, destruyendo cuanto había en ellas y apoderándose de algunos de sus habitantes. Los demás, despavoridos, huyeron a campo traviesa.

El gobierno argentino protestó sin éxito por este atropello y, ante la protesta, los Estados Unidos alegaron evasivamente que las Malvinas eran inglesas.

La usurpación británica

DEMORADO Vernet en Buenos Aires y arrasado Puerto Soledad por los hombres de Silas Duncan, Rosas resolvió nombrar un gobernador interino del archipiélago. Y designó para ocupar el cargo al capitán de artillería Esteban José Francisco Mestivier, francés, nacido en Blois y casado con la bella porteña Gertrudis Sánchez, de la cual tenía un hijo de corta edad. El encargado del transporte hasta las islas del nuevo gobernador y su familia fue el teniente coronel de marina José María Pinedo, comandante de la goleta Sarandí. Entre cuyos pasajeros también se contarían algunos soldados, al mando del ayudante José Antonio Gomila, que conformarían la guarnición de las Malvinas [4].

Así decían algunas de las instrucciones impartidas por don Juan Manuel a Mestivier:

> Tomará las medidas conducentes y pondrá todo esmero en que los habitantes se dediquen a la siembra de maíz, papas, porotos y otros vegetales (plantíos de árboles) que se dan en aquel clima [...] En el caso impensado de ser atacado el punto que manda, hará la resistencia que se espera de su honor y conocimientos para dejar bien puesto el

4 Casi toda la información referida a los sucesos tratados en este capítulo fue tomada del libro *Malvinas: su extraño destino*, de Enrique Pinedo, Corregidor, Buenos Aires 1994.

honor de la República [...] Se encarga con especial recomendación al comandante todo el esfuerzo posible para que se mantenga la moral y decentes costumbres, tanto en la tropa como entre los demás pobladores, cuidando de promover la Religión Católica del Estado por medio de prácticas piadosas, como hacer rezar el Rosario de la Santísima Virgen en todas las noches, y en los domingos y días de fiesta destinar dos horas a la enseñanza de la doctrina cristiana por el Catecismo del Padre Astete que se usa en las escuelas de esta Provincia, instruyendo de ese modo al pueblo en los dogmas y preceptos de nuestra Religión.

También fueron precisas las instrucciones dadas a Pinedo, que llevan la firma de Juan Ramón Balcarce:

En caso de ser atacada la isla facilitará al comandante los auxilios que necesite, poniéndose de acuerdo previamente con él [...] Correrá la costa NE-SE desde la Isla Soledad hasta la Isla Nueva, es decir ciento cincuenta millas observando en toda ella los buques extranjeros que se hallaren a la pesca a los que hará las intimaciones que le prevenga el comandante de la Isla [...] guardará la mayor circunspección con los buques de guerra extranjeros, no los insultará jamás; mas en el caso de ser atropellado violentamente y que se le hiciere fuego llenará en toda su extensión el Código Naval que previene que todo comandante de bajel de guerra suelto deberá defenderse de cualquier superioridad de que fuere atacado con el mayor valor, nunca se rendirá a fuerzas superiores sin cubrirse de gloria en su gallarda resistencia [...] no podrá retirarse de las islas Malvinas mientras no le fuera dada orden competente para efectuarlo.

El 6 de octubre de 1832 llegó Pinedo a Puerto Soledad, donde desembarcó al gobernador interino y su familia, al ayudante Gomila, a la tropa y a algunos dependientes de Vernet que venían a bordo.



Vernet y su mujer

Prestó auxilio a la goleta inglesa *Rapid*, que se hallaba averiada en la rada, puso en posesión del cargo a Mestivier y zarpó para cumplir la misión de patrullaje que se le había encomendado.

Se excedió en el cumplimiento de la misma pues, una vez recorrida la costa del archipiélago, llegó hasta el Estrecho de Magallanes, donde asistió a un bergantín estadounidense y capturó una goleta del mismo país, prohibiéndole seguir cazando lobos marinos. De regreso, el 29 de diciembre la Sarandí fondeaba frente a Puerto Soledad.

A poco de anclar llegó hasta ella un bote que conducía a Gomila, armado de pistola y sable, y a otros dos individuos. Quienes comunicaron a Pinedo noticias terribles.

¿Qué había ocurrido durante la ausencia de Pinedo? Nada más ni nada menos que un motín, protagonizado por varios integrantes de la tropa, durante el cual había sido muerto el capitán Mestivier y maltratada su mujer, siendo autor del asesinato un soldado negro llamado Manuel Sáenz Valiente [5].

Aunque el capitán Guerin, comandante de la goleta francesa *Jean Jacques*, arribada poco después de los sucesos, había intervenido en favor de la viuda de su connacional, desarmando y engrillando a los amotinados con ayuda del resto de la guarnición, un ambiente tenso seguía reinando en el lugar. Los amotinados presos se hallaban recluidos en la *Rapid*, que aún no había levado anclas.

Pinedo bajó a tierra y, según declararía más tarde, encontró "todo en desorden y abandono y la tropa igualmente, habiendo entre ellos algunos cómplices del motín". De modo que, para establecer la realidad y alcance de los hechos acaecidos, dispuso se labrara un sumario, encomendando la tarea a Gomila y nombrando para secundarlo al subteniente Luciano Listas.

Lo que ignoraba el marino es que el promotor del motín habría sido... el mismo Gomila. Ante quien se negaron a declarar, por ese motivo, los primeros testigos citados.

Parece que el ayudante, partícipe destacado de la rebelión, se había quedado con el reloj y con la mujer del muerto, instalándose en la habitación de éste, donde la tenía encerrada.

Enterado Pinedo de tal versión, arrestó en su buque a Gomila, recogió el armamento de la guarnición y dispuso despachar en la *Rapid* los presos en ella detenidos, con destino a Buenos Aires. Hecho todo lo cual pareció restablecerse el orden en Puerto Soledad. Era el último día del año 1832.

5 Seguramente un ex esclavo o descendiente de esclavos de esa familia.

Poco habría de durar el sosiego en la zona. Pues, el 2 de enero, inopinadamente apareció en la bahía un buque británico.

Se trataba de la corbeta *Clío* (*barca de guerra* se la llama a veces), comandada por el capitán John James Onslow, quien comunicó a Pinedo que "venía a tomar posesión de las Islas Malvinas, pues antes de 24 horas tenía órdenes de poner el Pabellón Inglés".

Cabe imaginar la sorpresa de Pinedo que, con buena lógica y bastante ingenuidad, preguntó a su colega si se había declarado la guerra entre Gran Bretaña y la Argentina, recibiendo por respuesta que no era así "y que muy al contrario la amistad y comercio seguían lo mismo". Agregando la respuesta que, no obstante ello, a las 9 de la mañana del 3 de enero, Onslow se posesionaría de las islas "pues eran de Su Majestad Británica".

Ante esta situación convocó Pinedo a reunión de oficiales y, con intención de resistir, ordenó cargar los cañones *a bala y metralla*. Pero la resistencia no se concretó, pues medió una malhadada circunstancia.

¿Cuál fue esa circunstancia? Sencillamente que casi todos los oficiales y la mayoría de los marineros de la Sarandí... eran ingleses. Cosa bastante frecuente en las repúblicas sudamericanas recientemente emancipadas, ya que en ellas no era difícil conseguir jinetes para sus escuadrones o infantes para sus regimientos pero, en cambio, costaba mucho alistar gente de mar para tripular sus barcos, viéndose obligadas a contratar extranjeros.

Ningún reparo ponía Inglaterra para que sus súbditos se enrolaran en escuadras de otras naciones. Pero lo que no admitía es que combatieran contra naves de la corona. Y, si llegaban a hacerlo y eran capturados, se los ahorcaba sin más trámite. Lo cual explica la

reticencia de los tripulantes de Pinedo para batirse contra la Clío, pese a las estrictas órdenes con que contaba el comandante.

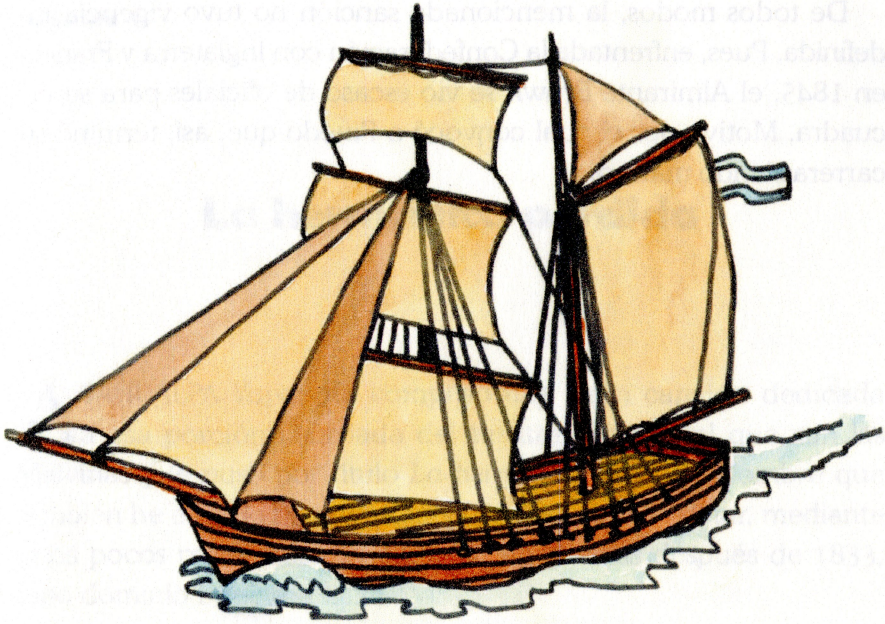
Esto es lo que declararía al respecto John Clark, cirujano de la *Sarandí*: "habiendo llamado la gente a los cañones ninguno de los marineros extranjeros acudió, oyéndose una voz de que si peleaban con los ingleses y eran vencidos los colgarían a todos".

Tan difícil era la situación que Pinedo no atinó a resolverla. Protestó verbalmente ante Onslow, recibió el pabellón nacional que éste mandara arriar, embarcó la tropa y designó a Juan Simón, capataz de Vernet, como Comandante Político y Militar de las Malvinas. Luego zarpó rumbo a Buenos Aires para informar sobre los acontecimientos y posibilitar el envío de fuerzas suficientes para recuperar el archipiélago.

En cuanto a Onslow, cumplida su misión también se alejó de las islas un par de semanas después, dejando en ellas a otro dependiente de Vernet, Guillermo Dickson, encargado del almacén de la colonia, quien debía izar el pabellón británico los días domingo y en ocasión de entrar a puerto alguna nave.

Si bien no hace estrictamente a esta historia, parece oportuno informar sobre la suerte corrida por quienes estuvieron involucrados en los turbulentos sucesos que acabo de relatar.

Sometidos a juicio en Buenos Aires, seis de los protagonistas del motín fueron fusilados en la Plaza de Mayo. Antes de ejecutarlo, a Sáenz Valiente le cortaron la mano derecha. Gomila resultó condenado a la pena de destierro *por cobardía*, o sea que no se habría probado su participación directa en la rebelión. En cuanto a Pinedo, la sentencia dictada a su respecto por el Consejo de Guerra que lo



La goleta Sarandí

juzgó fue modificada por el gobernador Balcarce y resultó una decisión curiosa, que sin duda tuvo en cuenta los buenos antecedentes del comandante de la *Sarandí* y las difíciles circunstancias en que le tocó actuar.

Se le aplicó, concretamente, una suspensión de cuatro meses en su empleo, disponiéndose asimismo que fuera separado de la Armada... para prestar servicios en el Ejército. El fundamento de tan singular sanción sería que un teniente coronel de marina, al mando de una nave, no estaría siempre en condiciones de consultar a un superior para actuar en circunstancias difíciles, como las vividas por Pinedo, que tenía ese grado; cosa que, en cambio, habitualmente podría hacer un oficial del Ejército en tierra.

De todos modos, la mencionada sanción no tuvo vigencia indefinida. Pues, enfrentada la Confederación con Inglaterra y Francia en 1845, el Almirante Brown se vio escaso de oficiales para su escuadra. Motivo por el cual convocó a Pinedo que, así, terminó su carrera siendo marino.

La hermanita perdida

ATAHUALPA Yupanqui compuso una bella canción dedicada a esa porción usurpada del territorio nacional que son las Malvinas y le puso por título *La hermanita* perdida. Nombre que también he elegido para este capítulo dedicado a relatar, mediante unos pocos pantallazos, lo ocurrido en las islas después de 1833, bajo dominio británico [6].

A poco de partir Onslow, llegó al archipiélago el Capitán Fitz Roy, comandante del Beagle, quien venía realizando una extensa expedición científica y contaba entre los tripulantes de su buque a Charles Darwin, al cual se atribuye la teoría de la evolución, que hasta ahora nadie ha podido demostrar.

Fitz Roy halló la población en estado ruinoso, como consecuencia de la depredación realizada por los hombres del capitán Duncan. Y compró allí la goleta Unicorn, que sumó a su expedición, adquiriéndola a un tal William Low, arruinado luego de una fracasada correría en procura de lobos marinos.

Pero volvió a quedar en claro que la violencia seguiría asociada con aquellas regiones inhóspitas, dejando impresa en ellas su impronta sangrienta. Sucedió que Vernet pagaba a su gente mediante

6 Para redactar este capítulo me he valido principalmente de la obra *Crónica Documental de las Malvinas*, compuesta por un equipo bajo la dirección de Hugo Gambini, Editorial Redacción S.A., Buenos Aires 1982.

vales, que habilitaban para retirar mercaderías del almacén a cargo de Dickson. Y sucedió también que Onslow, durante su estadía y en tren de ganar voluntades, habría anunciado que en el futuro los pagos se realizarían en moneda corriente de plata y que, ausente Vernet, los colonos serían autorizados para capturar en beneficio propio las vacas cimarronas que seguían pastando tierra adentro. Ninguna de las promesas se cumplió. Lo cual dio lugar a que se iniciara una revuelta feroz, protagonizada por tres peones y cinco o seis indios, capitaneados todos por uno de aquéllos, Antonio Rivero.

En la mañana del 26 de agosto de 1833 los revoltosos, "armados con fusiles, sables, puñales y cuchillos", según contaría un testigo, iniciaron una ronda trágica, asesinando a Brisbane, Simón, Dickson, a un tal Ventura Paso y a un colono alemán llamado Antonio Wagner. Al cadáver de Brisbane lo arrastraron con un caballo, abandonándolo fuera del pueblo y procediendo luego a saquear su casa.

El resto de los pobladores, unidos a Low y sus loberos, que no habían abandonado el lugar, huyeron para refugiarse en las colinas y algún islote próximo. Donde permanecieron, aterrados, hasta recibir auxilio del bergantín Hopeful que arribó en octubre.

A comienzos de 1834 llegó otro buque británico, la fragata de guerra *HMS Challenger*, que desembarcó fuerzas para apresar a Rivero y los suyos. Como la tarea no era fácil y la fragata debía seguir viaje a Chile, el teniente Harry Smith fue designado *Comandante de las Islas* y se quedó en ellas con seis marineros a fin de cumplir su cometido.

Después de una pelea entre los integrantes del temible grupo, a raíz de la cual uno de ellos resultó muerto, Rivero negoció su rendición y se entregó a Smith, comprometiéndose éste a pedir clemencia para él. Presos todos, fueron remitidos a Río de Janeiro, donde el comandante de la estación naval británica realizó una investigación de los sucesos y, considerando que la información reunida lo justificaba, envió los detenidos a Inglaterra para ser juzgados.



Rivero y algunos de sus seguidores

El desenlace del proceso es extrañísimo. Pues se resolvió que, dadas las peculiariedades del caso, no sería aconsejable ejecutar la sentencia que pudiera dictarse, disponiéndose en consecuencia no instar la acusación y repatriar a los acusados. Que fueron embarcados en el buque *Talbot* y liberados en Montevideo.

Algunos han creído ver una intención patriótica en las tropelías consumadas por Rivero y sus compañeros. Cosa poco probable pues parecería que, más bien, hubieran actuado movidos por un interés pecuniario, siendo todas sus víctimas dependientes de Vernet, tanto Dickson, comisionado por Onslow para izar en ciertas oportunidades la bandera británica, como Simón, designado por Pinedo Comandante Político y Militar de las Malvinas.

Cuando fue ministro de Martín Rodríguez, Bernardino Rivadavia contrató un préstamo de un millón de libras esterlinas con el Banco británico *Baring Brothers*. El Banco cobró 30.000 libras en concepto de ganancia adelantada, los intermediarios 120.000 como comisión y el resto del importe fue llegando mal y nunca a las arcas argentinas. Con el agravante de que el préstamo se tomó para realizar obras públicas que jamás se llevaron a cabo.

Para garantizar el pago de la deuda contraída se afectaron derechos de aduana y se prohibió la venta de tierras pertenecientes a la provincia de Buenos Aires, dictándose en consecuencia la llamada *Ley de Enfiteusis* [7].

A fin de redimir esa deuda, que significaba el total de la deuda externa argentina por entonces, y liberar así grandes extensiones de los mejores campos del país, a Rosas se le ocurrió ceder en pago las Islas Malvinas. Mucho se ha criticado esta idea, que implicaba amputar parte del territorio nacional. Hay quien dice sin embargo que se trató de una maniobra muy propia de don Juan Manuel, cuyo propósito habría sido dejar sentado un precedente favorable a la Argentina, pues nadie paga por algo que le pertenece, estando previsto hacer fracasar la operación luego de ser aceptada por Inglaterra. Reforzaría esta presunción el celo con que el Restaurador defendió luego la soberanía nacional en el entredicho que sostuvo con Inglaterra en 1845 y que culminaría en el combate de la Vuelta de Obligado. Cualquiera haya sido la intención de Rosas, lo cierto es que su embajador en Londres, Manuel Moreno, propuso en 1838 la transacción comentada. Pero los ingleses, que nunca tuvieron nada de sonsos, terminaron por no aceptarla. Total, estaban en posesión del archipiélago y nuestro país no contaba con fuerza suficiente para recuperarlo.

7 La *enfiteusis* es un derecho real que permite explotar la tierra así gravada pero no enajenarla.

Durante 1854 se produjo en las Malvinas un incidente análogo al que protagonizara Vernet al capturar las tres goletas norteamericanas, invocado por el capitán Duncan como motivo para arrasar Puerto Soledad. Ocurrió en efecto que el gobernador británico George Rennie obtuvo el apoyo del buque de la corona *Express* a fin de capturar a los foqueros yanquis *Hudson* y *Washington*. Acción ésta que determinó la aparición del buque de guerra norteamericano *Germantown* ante Port Stanley para vengar la afrenta. Y ahora, al sostener los ingleses que esos barcos operaban ilegalmente por carecer de autorización británica para hacerlo, los norteamericanos respondieron que no estaba claro quiénes debían autorizarlos ya que la Argentina alegaba derechos sobre las islas. Cabe aclarar que la ubicación de Stanley, capital de las islas bajo dominio inglés desde 1841, no coincide con la de Port Louis o Puerto Soledad.

Recién hacia mediados del siglo XIX empezaron a llegar las primeras ovejas al archipiélgo. Se trató de animales Merino y Lincoln, cuyo transporte ofrecía dificultades pues muchos morían en la travesía. Con el paso del tiempo los lanares pasarían a ser una de las principales fuentes de riqueza en las Malvinas.

También hacia esa época –poco después de 1850– se funda la famosa compañía *Falkland Islands Co.*, que monopolizaría las actividades comerciales y agropecuarias del lugar. Como detalle sugestivo conviene apuntar que, al momento de intentar la Argentina recuperar las islas en 1982, uno de los accionistas de dicha compañía era el marido de Margaret Thatcher, la cual ocupaba a la fecha el cargo de Primer Ministro.

Antes de ser Presidente de la República, Sarmiento estuvo a cargo de la Legación Argentina en los Estados Unidos. Y fue allí donde, a través de una presentación realizada por Vernet, conoció los detalles del estropicio causado por Silas Duncan en Puerto Soledad.

Fiel a su carácter explosivo, Sarmiento montó en cólera y, con fecha 6 de abril de 1866, se dirigió al canciller Elizalde solicitando autorización para exigir del gobierno norteamericano un desagravio a la bandera nacional y una indemnización por los daños ocasionados. Su gestión no prosperó.

En ésta u otra excursión de Vernet a los Estados Unidos lo acompañó su hija Malvina. De la cual se enamoró perdidamente un norteamericano llamado Luis Prince Cilley. Que la siguió hasta aquí para casarse con ella y fundar una familia que permanece en el país, donde anudó múltiples relaciones y goza de general simpatía. Un descendiente del matrimonio Cilley-Vernet, José Luis Cilley Lanús, conocido por su brillante actuación como apertura de *Los Pumas* en un partido disputado por éstos contra la selección de Sudáfrica y por su desempeño en varios equipos del SIC que se consagraron campeones argentinos, tuvo la satisfacción de derrotar al seleccionado inglés en 1997, integrando el combinado de Buenos Aires.

Al margen del inciso que antecede y volviendo al reclamo de Sarmiento, cabe destacar que su reacción resultó concordante con la línea que, sin excepción, siguieron nuestros gobiernos en lo que se refiere a sostener los derechos argentinos sobre el archipiélago y exigir que se diera fin a la usurpación.

Para completar mi veloz recorrida decimonónica, informaré que, durante largos años, permaneció abandonado en la rada de Stanley [8] un buque que, al momento de ser botado, en 1843, era el barco más grande del mundo. Se trataba del *Great Britain*, el primero construido con planchas de acero, que desplazaba 4.000 toneladas y contaba con velas y motores de vapor. Hacia fin del siglo, maltrecho por una tormenta en el Cabo de Hornos, había buscado refugio en las Malvinas, donde fue vendido como chatarra y utilizado por la *Falkland Islands Co.* para depósito de lana y carbón.

8 Estimo que ése es el nombre que cabe aplicar a la capital de las Malvinas hasta tanto los argentinos seamos capaces de recuperarlas.

Tres batallas navales y otros sucesos

YA comenzado el siglo XX, tres batallas navales colocarían a las Islas Malvinas dentro del cauce por donde fluye la Historia. En 1914 estalla la *Primera Guerra Mundial*, que destruirá los sueños de progreso indefinido que se alentaban a fines del XIX y dejará diez millones de muertos. Gran Bretaña seguía poseyendo la armada más poderosa del planeta pero Alemania, el imperio que se le oponía, disponía también de una escuadra moderna y de valientes marinos. Las calderas de los buques se alimentaban con carbón. Lo cual tornaba sumamente importante poseer estaciones navales donde pudieran abastecerse de combustible. Stanley era una de aquellas con que contaba la flota británica.

Al declararse la guerra, se encontraba en el Lejano Oriente una fracción de la marina germana, compuesta por seis cruceros al mando del almirante Von Spee. Quien se dirigió por el Pacífico hacia aguas americanas, con intención de llegar al Atlántico para atacar los transportes que abastecían Inglaterra. Resueltos a impedirlo, los ingleses enviaron un acorazado, tres cruceros y un buque auxiliar que, comandados por el contralmirante Cradock, se concentraron en Stanley.

El 1° de noviembre del 14 se produjo el choque entre ambas fuerzas, en la zona de *Coronel*, frente a las costas chilenas, triunfando ampliamente Von Spee. Cradock se hundió con su barco.

Transitoriamente dueños del Atlántico Sur, los alemanes decidieron atacar las Malvinas. Pero, dispuestos a tomarse revancha, los británicos despacharon hacia allí dos de los cruceros más mo-dernos de su flota, otros seis cruceros y un viejo acorazado, a las órdenes del almirante Sturdee.

La llamada *Batalla de las Falkland* tuvo lugar el 8 de diciembre de 1914 y, esta vez, la victoria correspondió a los ingleses. Al igual que Cradock en la Batalla de Coronel, Von Spee se hundió con su buque.

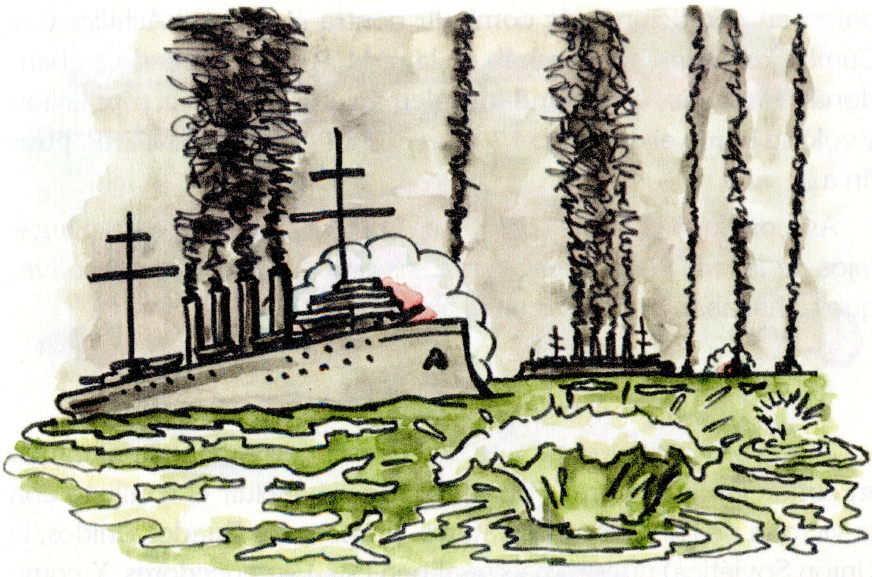
Un monumento alusivo recuerda en las islas el triunfo británico.

Derrotada finalmente Alemania, el Tratado de Versalles puso fin a la Primera Guerra Mundial. Mediante dicho tratado se establecieron grandes restricciones a los vencidos, tendientes a evitar que volvieran a armarse. Entre tales limitaciones figuraba la de no poder fabricar buques de guerra que superaran determinado tonelaje.

Los alemanes, sin embargo, se las ingeniaron para, sin traspasar los límites que les habían impuesto, construir naves relativamente pequeñas pero provistas de una artillería formidable, que fueron conocidas como acorazados de bolsillo. Uno de ellos fue el *Admiral Graf Spee*, así bautizado en homenaje al vencedor de la Batalla de Coronel, cuyo comandante era el capitán Hans Langsdorff.

En cuanto a los ingleses, contaban con una fuerza naval apostada en Stanley, compuesta por cuatro cruceros al mando del comodoro Harwood.

El 1° de septiembre de 1939, con la invasión a Polonia por parte de Alemania, tuvo principio la *Segunda Guerra Mundial*. El *Graf Spee* enfiló hacia el Atlántico Sur y, conocida su presencia a raíz de haber hundido un mercante británico frente a las costas de Brasil, los cruceros de Harwood se dispusieron a darle caza.



Primera Guerra Mundial: batalla naval de las Falkland

A mediados de diciembre Langsdorff patrullaba la desembocadura del Río de la Plata, a la espera de un convoy que, según sus informaciones, se dirigiría hacia Gran Bretaña. Pero, en vez de los barcos mercantes, los que aparecieron fueron tres cruceros ingleses, provenientes de las Malvinas.

Planteada la lucha, uno de los cruceros debió alejarse con grandes averías, silenciados sus cañones y con muchos muertos a bordo. En el otro quedaron fuera de acción la mitad de sus torres de artillería. En cuanto al *Graf Spee*, recibió veinte impactos, tuvo numerosas bajas y sufrió graves daños, ingresando en el puerto de Montevideo para realizar reparaciones, hacer atender a los heridos y enterrar a los muertos.

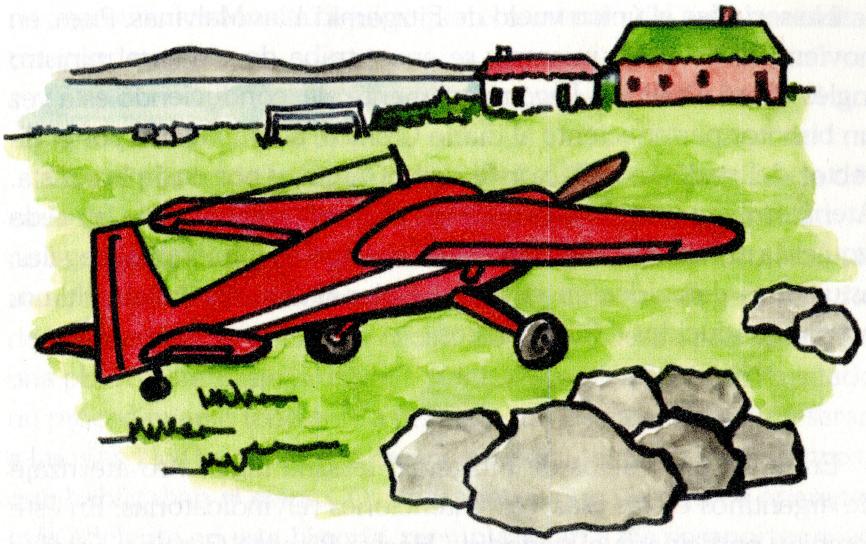
El Uruguay era neutral en la guerra y, presionado por Inglaterra, no concedió a Langsdorff el tiempo que necesitaba para poner su

barco en condiciones de combatir contra el *Ajax*, el *Achilles* y el *Cumberland* que lo esperaban en la rada. Por fin, intimado a abandonar su refugio, el comandante alemán puso a salvo la tripulación y voló su barco el domingo 17. Días después, en Buenos Aires, puso fin a su vida.

Así concluyó la *Batalla del Río de la Plata* que, si bien tuvo lugar lejos de las Malvinas, contó entre sus protagonistas a varias naves que se hallaban apostadas en el archipiélago.

Durante casi todo el trámite de la guerra, la Argentina mantuvo su condición de neutral. Pero, próximo a concluir el conflicto con la victoria de los aliados (Inglaterra, Francia, los Estados Unidos, la Unión Soviética) nuestro país se alineó con los vencedores. Y, como consecuencia de esa decisión poco elegante, firmó en 1947 el *Tratado de Asistencia Recíproca* (TIAR), impulsado por los norteamericanos y que tenía por objeto la defensa, por parte de los firmantes, de cualquier país americano que sufriera un ataque extracontinental. Conviene tener presente este tratado pues volveré a citarlo con relación a la guerra de 1982.

En diciembre de 1960 la Asamblea General de las Naciones Unidas dicta la Resolución 1514, tendiente a la descolonización de diversos territorios que revestían la condición de colonias. Más tarde, en diciembre de 1965, la resolución 2065 incluyó a las Islas Malvinas entre tales territorios, tomó nota de la disputa existente a su respecto e invitó a negociar para encontrar una solución pacífica al problema, teniendo en cuenta *los intereses de la población de las islas*. Debe destacarse este aspecto ya que Inglaterra pugnó y pugna para que se tengan en cuenta los deseos de los isleños. Y ocurre que una cosa



Fitzgerald aterriza en las Malvinas

son los intereses, que es posible respetar, y otra los deseos que abrigue una población de origen británico, implantada en el archipiélago para consolidar su posesión por parte de Gran Bretaña.

Mientras se debatía en las Naciones Unidas la situación de las colonias, un argentino descendiente de irlandeses realizaría un vuelo audaz, con el objeto de ratificar la decisión nacional de recobrar las islas. Se trataba de Miguel Fitzgerald que, el 8 de diciembre de 1964, llegó hasta ellas en un Cessna monomotor, las sobrevoló, aterrizó en la cancha de fútbol de Stanley, plantó allí nuestra bandera y entregó una carta para el gobernador, uno de cuyos párrafos expresaba "la irrevocable decisión de quienes, como yo, han dispuesto poner término a la tercera invasión inglesa a territorio argentino". Hecho todo lo cual el resuelto piloto despegó y logró regresar con fortuna al continente.

No sería ése el único vuelo de Fitzgerald a las Malvinas. Pues, en noviembre de 1968, mientras se encontraba de visita un ministro inglés –Lord Chalfont– llegó nuevamente allí, conduciendo esta vez un bimotor perteneciente al diario *Crónica*, acompañado por el director del periódico, Héctor Ricardo García, y por otro periodista. Aterrizaron en una pista de carreras cuadreras, rompiendo la rueda izquierda del aparato. Se les formuló el cargo de inmigrantes ilegales, estuvieron detenidos en el buque polar *Endurance* y, por último, fueron conducidos a Río Gallegos.

Entre los dos vuelos de Fitzgerald tendría lugar otro aterrizaje de argentinos en las islas, con intenciones reivindicatorias. En éste también participaría el periodista Héctor Ricardo García y quienes organizaron la operación fueron los integrantes del *Grupo Cóndor*, compuesto por dieciocho personas encabezadas por Dardo Cabo, al que secundaba Cristina Verrier.

El 28 de septiembre de 1966, un Douglas DC 4 de Aerolíneas Argentinas, a cargo del comandante Fernández García y del copiloto Sosa Laprida, volaba sobre la costa patagónica con destino final Ushuaia. Entre sus pasajeros se contaba el gobernador de Tierra del Fuego, almirante Guzmán. No había avanzado la mañana cuando, obligado a punta de pistola, el piloto debió cambiar de rumbo para posar su máquina en las Malvinas. La maniobra fue exitosa aunque revistió mucho riesgo, ya que se trataba de una pista precaria y la nave era un cuatrimotor de buen porte. Según supe por boca del propio Sosa Laprida, éste estaba en conocimiento de la operación.

El jefe del grupo se entrevistó con el gobernador de las islas, al cual manifestó que, en tanto argentinos, llegaban a una tierra que consideraban suya. Intervino como mediador un sacerdote católico de Stanley y, luego de varias horas, Cabo y sus compañeros entregaron las armas y fueron finalmente devueltos al continente. El gobier-

no argentino los sometió a juicio por el secuestro del avión y resultaron condenados.

Con el marco de las resoluciones de la UN, a mediados de la década de los 60 y comienzos de los 70 se dieron pasos significativos en la negociación con Inglaterra por las Malvinas. Se formalizó un acuerdo de comunicaciones, se convino el suministro de gas por parte de la Argentina, se abrió una oficina de YPF y nuestro país construyó una pista de aterrizaje próxima a Stanley. También fue instrumentado un procedimiento tendiente a permitir que los argentinos ingresaran a las islas y los kelpers a la Argentina mediante unas *tarjetas blancas* que habilitaban al efecto. Dichas tarjetas, que volverán a aparecer más adelante en esta historia, reemplazaban a los pasaportes cuyo empleo era inaceptable por nuestra parte, pues hubiera implicado reconocer que las Malvinas no forman parte de la República.

El esfuerzo para un entendimiento, sin embargo, sólo estuvo a cargo de la Argentina. Porque los ingleses nada concedieron, pese a que en algún momento contemplaron la posibilidad de un "gobierno compartido" en el archipiélago, propuesta que ni siquiera llegó a transmitirse formalmente. En síntesis, a lo largo de las negociaciones se repitió una situación que las volvía prácticamente ociosas: Gran Bretaña se negaba a tocar el tema de la soberanía, el único que realmente interesa a la Argentina.

En 1975 se difundió el *Informe Griffith*, de origen británico, que confirmó la posible existencia de petróleo en la plataforma que rodea las islas. Respondió nuestra cancillería no admitiendo a ningún gobierno extranjero el derecho de realizar exploraciones o explotaciones de hidrocarburos en la plataforma continental argentina [9]. No

9 Respecto al tramo que se inicia de la historia que estoy narrando, me he valido, en primer lugar, del libro *Malvinas, conflicto vigente*, del contraalmirante Carlos A. C. Büsser, Editorial Vórtice, Buenos Aires 1999.

obstante ello, al año siguiente, los ingleses enviaron al archipiélago la *Misión Shackleton*, destinada a analizar los recursos económicos del mismo. Y ahora parece que en las Malvinas hay oro, lo cual sumaría una nueva dificultad a cualquier negociación referida a ellas.

Dentro de cierto juego de avances y retrocesos cautelosos, la Argentina instaló un observatorio en las Sandwich del Sur, quedando allí un grupo de científicos hasta que, posteriormente, fue desactivado.

Antes de pasar a ver los antecedentes inmediatos de la Guerra del 82, hay que apuntar dos hechos que tienen importancia para esta historia. En mayo de 1979 los conservadores ganaron las elecciones en Inglaterra y ocupó el cargo de Primer Ministro la señora Margaret Thatcher, que sería conocida como *La Dama de Hierro*. Y, en febrero de 1981, a la delegación británica encargada de discutir el problema de las Malvinas se agregó una representación de los kelpers, digitada por la *Falkland Islands Co*. Como los isleños no tienen ningún interés en dejar de ser ingleses ni la FIC está dispuesta a perder el control comercial del archipiélago, es fácil comprender que las negociaciones llegaran a un punto muerto.

Hacia la guerra

EN las últimas conversaciones mantenidas entre las partes, nuestro país propuso se estableciera un calendario de reuniones con temario preestablecido, que permitiría avanzar en la negociación. Demorada una respuesta al respecto, con fecha 1° de marzo de 1982 el gobierno argentino emitió un comunicado cuya última parte vale la pena transcribir:

> La Argentina ha negociado con Gran Bretaña con paciencia, lealtad y buena fe, durante más de 15 años, en el marco señalado por las resoluciones pertinentes de las Naciones Unidas, la solución de la disputa por la soberanía sobre esas islas. El nuevo sistema constituye un paso eficaz para la pronta decisión de esta disputa. Por lo demás, si eso no ocurriera, la Argentina mantiene el derecho de poner término al funcionamiento de ese mecanismo y de elegir libremente el procedimiento que mejor consulte a sus intereses.

Transcurridos casi ciento cincuenta años de reclamos inútiles, es natural que la paciencia argentina se fuera agotando.

De manera más o menos simultánea al estancamiento de las negociaciones oficiales, culminaban otras tratativas, de carácter privado, que también se referían a las islas de Atlántico Sur.

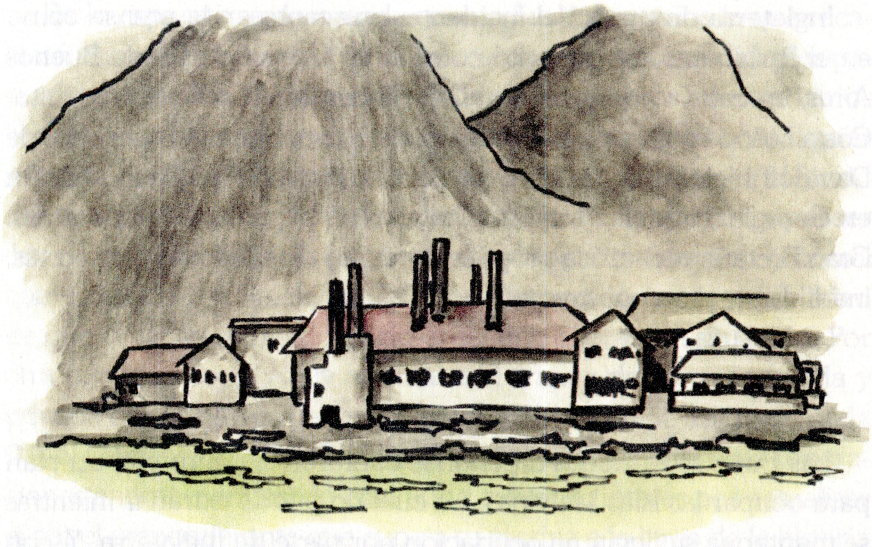
Cuatro años antes, un comerciante argentino con antecedentes en el tendido de cables submarinos, Constantino Davidoff, había iniciado contactos para desmantelar una factoría ballenera abandonada, que se hallaba en Puerto Leith, Isla de San Pedro, perteneciente al grupo de las Georgias. El contrato respectivo se firmó en septiembre de 1979 y al mes siguiente Davidoff informó sobre el particular al gobernador británico de las Malvinas, poniéndose luego en contacto con la embajada inglesa en Buenos Aires.

Para llevar su gente a las Georgias, Davidoff intentó obtener los servicios del buque polar inglés *Endurance*, fracasando el intento. Fracaso que lo llevó a contratar con la Armada Argentina la utilización del transporte *Bahía Buen Suceso*. El 19 de marzo del 82, ese barco depositaba en Puerto Leith a los hombres enviados por Davidoff.

Pese a tratarse de una operación comercial, legalmente instrumentada y sobre la cual los ingleses estaban debidamente advertidos, la llegada de los operarios disparó una escalada de reacciones destempladas por parte de Gran Bretaña, que concluirían en una guerra que no entraba en las previsiones inmediatas del gobierno argentino.

Las imputaciones formuladas por Inglaterra fueron las siguientes: 1) que los obreros habían izado en el lugar una bandera nacional, cosa que no debería extrañar pues se trataba de argentinos que permanecerían cierto tiempo allí; 2) que habían removido hitos y mojones, lo cual no era cierto; 3) que se habían oído disparos en la zona, los cuales, de haber existido, pudieron estar dirigidos contra aves marinas; 4) que militares argentinos formaban parte del grupo, afirmación falsa y aparentemente dirigida a producir alarma.

Fundado en estos datos, el gobernador de las Malvinas opinó que se debía expulsar a los obreros, enviando un buque con una dotación de infantes de marina para hacer cumplir la medida. Acep-



La factoría ballenera de Puerto Leith

tado por la Corona tal criterio, el 21 de marzo el *Endurance*, provisto de dos cañones y embarcados los infantes, zarpó con rumbo al teatro de los hechos. Esa noche, en Stanley, un puñado de kelpers rompió vidrios y causó otros destrozos en la oficina de LADE (línea aérea argentina que enlazaba las islas con el continente), pintando en ella leyendas ofensivas.

Nuestro país no podía tolerar que ciudadanos argentinos, debidamente habilitados para realizar tareas en las Georgias, fueran expulsados de allí por soldados británicos. De modo que resolvió impedirlo.

En la Argentina gobernaba una Junta Militar formada por el general Leopoldo Fortunato Galtieri, que la presidía, el almirante Jorge Isaac Anaya y el brigadier Basilio Lami Dozo. Ministro de Relaciones Exteriores era el doctor Nicanor Costa Méndez.

Inglaterra dramatizó el incidente, que tanto en la prensa como en el Parlamento se presentó como una "invasión". Desde Buenos Aires, en cambio, se procuró aflojar la tensión. Con ese propósito, Costa Méndez ofreció una solución inteligente: que los operarios de Davidoff hicieran sellar en Grytviken (asiento de la administración en Georgias) aquellas *tarjetas blancas* de las que he hablado antes. Gran Bretaña rechazó la propuesta y exigió el sellado de pasaportes, inadmisible para nuestro país.

Las Fuerzas Armadas argentinas contaron siempre con un plan para ocupar las Islas Malvinas. Lo cual no puede extrañar mientras se mantenga su ilegítima ocupación por parte de Inglaterra. Y, con motivo del estancamiento de las negociaciones que se llevaban a cabo en el marco de lo dispuesto por las Naciones Unidas, la Junta Militar había ordenado actualizar dicho plan, sin que ello implicara la decisión de llevarlo a la práctica en un futuro próximo.

Varias circunstancias coincidían, en todo caso, para que aquel no fuera el momento ideal si de entrar en guerra se trataba. Por un lado, que aún no hubiera llegado el invierno, cuyo rigor determinaría una grave dificultad para la permanencia de una flota en tales latitudes, supuesto que Gran Bretaña se decidiera a enviarla. Además, la Argentina no había recibido aún varios de los aviones Super Etendard y los misiles Exocet que comprara a Francia, con el agravante de que cinco de éstos que ya estaban aquí no se encontraban en condiciones de ser disparados. Algo parecido ocurría con algunos Mirage de la Fuerza Aérea, sometidos a trabajos de modernización en Israel. Finalmente, los conscriptos de Ejército bajo bandera llevaban poco tiempo de incorporados y no contaban aún con instrucción militar completa.

De lo expuesto se desprende que no fue la Argentina la que recalentó el conflicto, pues no se hallaba en las mejores condiciones para afrontarlo. Por el lado inglés, en cambio, se presentaban varios factores que bien pudieron haber operado para dificultar cualquier solución pacífica. Comprobada la existencia de petróleo en el fondo del mar adyacente a las islas, aumentó la importancia de poseer éstas. La *Falkland Islands Co.* no estaba dispuesta a perder el control comercial del archipiélago, siempre amenazado por la posibilidad de que un entendimiento anglo-argentino alterara la situación. Por otra parte, la *Royal Navy* afrontaba el trance de verse reducida y privada de sus navíos de mayor porte, habiéndosele asignado en la OTAN (*Alianza del Atlántico Norte*) un rol poco significativo (operaciones antisubmarinas), lo cual pudo avivar su interés por actualizar el papel preponderante que cupo a su marina a lo largo de la historia del Reino Unido.

En cualquier caso resulta claro que Inglaterra, lejos de colaborar en la búsqueda de una solución para el problema, prefirió agudizarlo y cerrar el camino a todo acuerdo honorable. Respecto al gobierno argentino, privado de alternativas, se vio precisado a mantener hasta sus últimas consecuencias la digna actitud asumida desde el primer momento.

Mientras tanto, de Montevideo zarpaba el transporte inglés *John Briscoe*, con una dotación de infantes de marina que debía relevar a la guarnición de las Malvinas o sumarse a ella; de Punta Arenas lo hacía el *Bransfield*, otro barco inglés que se dirigía a las islas; por último, en Gibraltar iniciaba su marcha hacia el archipiélago una fracción de la flota británica que incluía, por lo menos, un submarino nuclear.

Como respuesta, desde Puerto Belgrano soltaba amarras una Fuerza de Desembarco, compuesta por el transporte *Cabo San An-tonio*, el portaviones *25 de Mayo*, las fragatas *Santísima Trinidad*

y *Hércules*, las corbetas *Drummond* y *Granville* –despachadas con anterioridad–, el rompehielos *Almirante Irízar* y el submarino *Santa Fe*. Comandante de esa flota era el contralmirante Gualter Allara y jefe de la operación que se llevaría a cabo el contraalmirante Carlos Büsser. Embarcada en el *Cabo San Antonio*, donde viajaba Büsser, venía una fracción del Regimiento 25 de Infantería, a cargo del teniente coronel Mohamed Alí Seineldín.

El avance de los buques argentinos se produjo en medio de un fuerte temporal y, próximos a su objetivo, el 1° de abril se llevó a cabo una reunión de comandantes en la *Santísima Trinidad*. Concluida la misma, ya en las inmediaciones de Malvinas, a las nueve de la noche los comandos anfibios que viajaban en esa nave empezaron a embarcar en los botes de goma que los conducirían a Bahía Enriqueta, en la Isla Soledad. Para señalarles el camino, se habían adelantado los buzos tácticos conducidos por el submarino *Santa Fe*.

Operación Rosario

A instancias del teniente coronel Seineldín y con conformidad del contralmirante Büsser, la operación de desembarco y toma de las Malvinas se llamó *Operación Rosario*, como homenaje a la advocación de la Virgen que nos dio el triunfo cuando las Invasiones Inglesas. Y tuvo comienzo con el arribo de los comandos anfibios y buzos tácticos a las costas del archipiélago. Mientras éstos se lanzaban al agua, el general Galtieri recibía un llamado telefónico del presidente de los Estados Unidos, Ronald Reagan.

Tardíamente informado por sus servicios de inteligencia respecto a la marcha de los acontecimientos, Reagan intentó disuadir a Galtieri de seguir adelante. Ya era tarde. Luego de un diálogo cortés aunque fríamente protocolar, Galtieri terminó diciendo: "La Argentina lamenta esta situación, señor presidente. Pero la realidad es que la capacidad negociadora y la actitud pacifista de mi país tienen un límite".

Alcanzada la costa, las fuerzas recién desembarcadas se dividieron en dos grupos. Uno, al mando del capitán de corbeta Guillermo Sánchez Sabarots, se dirigió al cuartel de los *Royal Marines*, en Moody Brook, al oeste de Stanley. El otro, a cargo del también

capi-tán de corbeta Pedro Edgardo Giachino, marchó directamente hacia el poblado para tomar la gobernación.

Pese a que los efectivos argentinos eran más numerosos, la tarea presentaba una grave dificultad: debían cumplirla sin ocasionar bajas a los ingleses. Y librar combate con esa limitación resultaba un cometido nada fácil de realizar.

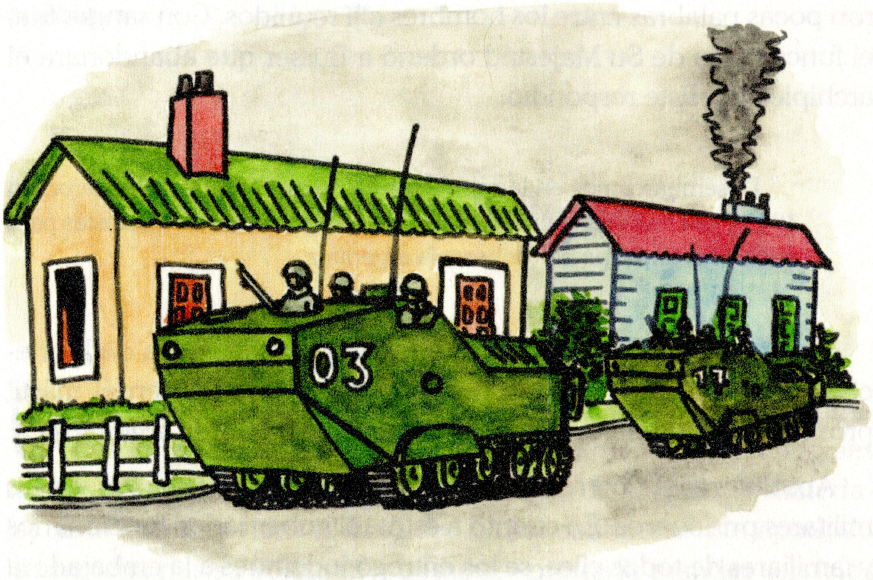
La misión del primer grupo se vio facilitada porque los británicos habían abandonado su alojamiento. El segundo, en cambio, tropezaría con mayores inconvenientes.

Giachino y los suyos, entre los que se contaba el teniente García Quiroga, entraron a Stanley sigilosamente, si bien su paso sería observado seguramente por muchos de los pobladores, que espiarían tras los visillos pues, desde días atrás, habían llegado hasta las islas rumores referidos a un posible desembarco argentino.

Rodeada la residencia del gobernador Rex Hunt, Giachino intimó la rendición. Como no obtuvo respuesta, la repitió. Y, en apoyo de su requerimiento, ordenó a García Quiroga que arrojara una granada de mano al pequeño jardín que rodeaba la construcción: el estallido levantó un surtidor de tierra, dejando en claro que la cosa iba en serio.

Ordenado el avance, una cerrada descarga recibió a los comandos, hiriendo de muerte a Giachino, que los encabezaba, y alcanzando a García Quiroga. El cabo enfermero Ernesto Urbina se acercó para auxiliarlos y también sufrió graves heridas.

Conforme a las instrucciones recibidas, los atacantes procuraron no ocasionar bajas entre sus adversarios. De modo que respondieron el fuego disparando a la parte alta de las ventanas, lo cual produjo grandes daños en el interior pero ninguna lesión a los defensores. Por las dudas, el gobernador se tendió cuerpo a tierra bajo su escritorio.



Blindados argentinos en Stanley

Los adversarios mantenían sus posiciones cuando un sordo estruendo conmovió las calles de Stanley, por las cuales avanzaban poderosos vehículos anfibios desembarcados del *Cabo San Antonio*. Su presencia demostró a los defensores que toda resistencia era inútil.

Por radio se convino una reunión entre el gobernador Hunt y el almirante Büsser. El cual relataría más tarde:

> Tuve una extraña sensación al entrar en la residencia del representante de la corona; me parecía estar sentado en la butaca de un cine viendo una película con un tema colonial del Imperio Británico; una película del período colonial inglés en la India.

El despacho de Hunt mostraba las huellas del enfrentamiento, destruidas las claves y las máquinas de cifrar mensajes. Se cambia-

ron pocas palabras entre los hombres allí reunidos. Con sangre fría, el funcionario de Su Majestad ordenó a Büsser que abandonara el archipiélago. Éste respondió:

> Desembarcamos en la misma forma en que ustedes lo hicieron en 1833 y mis órdenes son desalojarlo a usted y a las tropas británicas para restituir el territorio a la soberanía argentina.

El gobernador admitió la incontrovertible elocuencia de los hechos y los ingleses entregaron sus armas. Más tarde, en el mástil próximo, la bandera británica fue reemplazada por la argentina.

Absolutamente correcto fue el trato dado a la población y a los militares prisioneros. En cuanto a éstos, el gobernador, funcionarios y familiares de todos ellos, se los entregó indemnes a la embajadora británica en Montevideo esa misma noche, a las 23 horas.

Trincheras y diplomacia

UNA vez removidos los obstáculos colocados por los británicos en el aeropuerto, aterrizó allí el primero de los Hércules mediante los cuales se abastecería a las islas de soldados y materiales. Este tipo de avión –el Lokheed C130, cariñosamente apodado la chancha por su volumen y pesadez– prestaría grandes servicios durante el conflicto, oficiando de transporte o como cisterna para reaprovisionar de combustible a los cazabombarderos en vuelo. A cargo de la defensa del aeropuerto quedó el regimiento al mando de Seineldín.

Las primeras ediciones de los diarios argentinos así daban cuenta de los sucesos:

> "Se inician las operaciones en el sur para respaldar la soberanía nacional" (*La Nación*).
>
> "Argentina comenzó el operativo de recuperación de las Islas Malvinas" (*La Prensa*).
>
> "Inician la reconquista de las Malvinas" (*Clarín*).

Por la tarde informaría *La Razón*: "Las Malvinas en manos argentinas. Hoy es un día de gloria".

Conocidas las noticias, un desbordante entusiasmo se fue manifestando de mil maneras a lo largo y a lo ancho del país. Aparecieron

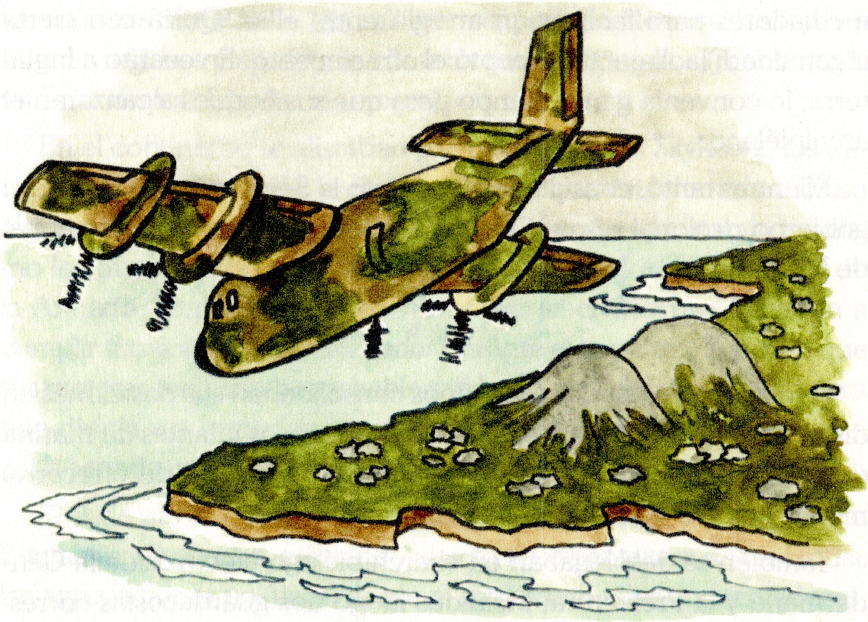
banderas en techos y balcones. Cintas con los colores nacionales empezaron a adornar las vidrieras de los negocios y las antenas de los automóviles, agotándose pronto su existencia en las mercerías. Infinidad de escarapelas florecieron en las solapas y, difundidos por radio y ampliados a veces por altavoces, los compases de la Marcha de las Malvinas –cuya letra compusiera años antes Carlos Obligado– fueron llenando el aire.

La euforia era contagiosa. Menudeaban los abrazos, incluso entre personas que no se conocían. Y, obedeciendo a una convocatoria tácita, a partir del mediodía el público se fue concentrando en la Plaza de Mayo. Políticos, artistas, dirigentes gremiales, intelectuales y deportistas se refirieron al acontecimiento. Expresando su apoyo casi sin excepción. A las dos y media de la tarde se emitió en cadena un mensaje del presidente de la República quien, poco después, saludó a la gente agrupada frente a la casa de gobierno.

Reunido el parlamento británico, Margaret Thatcher anunció que su propósito era recobrar las islas y su ministro de Defensa hizo saber que hacia allí se dirigiría la *Royal Navy* con ese objeto.

El 3 de abril, 12 infantes de marina desembarcados de la corbeta Guerrico y el transporte Bahía Paraíso ocuparon las Georgias, luego de un breve enfrentamiento con 22 *marines* ingleses llegados poco antes, que se rindieron. A raíz de tal enfrentamiento murieron un cabo y dos conscriptos de la Armada Argentina.

Concluidas las acciones en Georgias, se reunió el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y, después de un largo debate, dictó la Resolución 502 que exigía el cese inmediato de las hostilidades y el retiro de todas las fuerzas del archipiélago, exhortando a los gobiernos de la Argentina y el Reino Unido para que procuraran una solución diplomática de sus diferencias.



Un Hércules sobre las islas

Esa tarde, los ingleses anunciaban que el día 5 zarparía la flota hacia las Malvinas. Mediante tal decisión Gran Bretaña no acató la exigencia de la UN en cuanto a cesar las hostilidades, de modo que la Argentina tampoco retiró sus tropas de las islas.

Al día siguiente, en cumplimiento de un convenio previo, los Estados Unidos autorizaron a Inglaterra el uso de su base en la Isla de Ascensión, a medio camino entre Europa y el teatro de operaciones. Y, sin que ello surgiera de convenio alguno, comenzaron a prestarle un gran apoyo logístico, que llegaría a incluir la entrega de misiles aún en etapa experimental.

Con adelanto respecto a lo anunciado, el 4 de abril levó anclas la *Task Force*, tras las unidades que ya se habían movido desde Gibraltar.

Y, pese a la toma de posición que implicaba el apoyo que ya prestaban a una de las partes, los Estados Unidos se ofrecieron como

mediadores para facilitar un arreglo entre ellas. Quizá con cierta ingenuidad, la Argentina aceptó el ofrecimiento. En cuanto a Inglaterra, le convenía ganar tiempo para que sus buques alcanzaran el archipiélago.

Mientras tanto, consultada al respecto la Secretaría de Cultura, el gobierno nacional resolvió denominar *Puerto Argentino* a la capital de las Malvinas.

A todo esto, soldados argentinos consolidaban sus posiciones en distintos puntos de las islas, mientras los escasos infantes de marina desembarcados en Georgias permanecían allí, a fin de ofrecer al menos una resistencia simbólica llegado el caso.

También se desplegaban en el archipiélago efectivos de la Gendarmería y la Prefectura, incluidos luego dos guardacostas correspondientes a ésta que, excediendo su radio de acción normal, arribarían navegando por sus propios medios.

Algunos suponían que los ingleses finalmente no llegarían y que la partida de la *Task Force* sólo tenía carácter intimidatorio. Otros, en cambio, daban por cierto lo contrario, descontando que el Imperio respondería al desafío que se le formulara. Entre ellos se contaba el teniente coronel Seineldín que, con intuición de combatiente, en un momento dado tendió el brazo e indicó:

–Los buques se colocarán allí.

Y, efectivamente, sería en ese sector desde donde, semanas después, las nave británicas machacarían con su artillería las posiciones argentinas.

Infantes del Ejército y la Armada cavaban los pozos de zorro que les brindarían protección. Y, en torno a Puerto Argentino y algunos puntos próximos a la costa, se emplazaron piezas Oerlikon, Rheinmetal, Bofors, Oto Melara, SOFMA y ametralladoras antiaéreas. Sólo

los cañones SOFMA, de 155 milímetros, podrían alcanzar los lejanos buques ingleses y apenas se contaba con dos de ellos (mucho más tarde se dispondría de un tercero).

En el continente se alistaban para despegar los Skyhawk, los Mirage y los Canberra de la Fuerza Aérea, que estacionaría incluso algunos bimotores Pucará en el archipiélago. Se aprestaban asimismo los Super Etendard, los Skyhawk navales y los Aeromacchi de la Armada, como así también varios *lear jet* civiles, que llegarían a cumplir funciones de *piquete radar* durante el conflicto. Y, pese a que sus motores recalentaban y había salido de servicio la compu-tadora que dirigía sus torpedos, el submarino *San Luis* patrullaba en una zona situada entre Ascensión y las Malvinas.

El 7 de abril se hizo cargo de la gobernación el general Mario Benjamín Menéndez, asistiendo al acto representantes de casi todas las agrupaciones políticas, desde el socialismo a los conservadores, pasando por los peronistas, radicales y demócratas cristianos. Tampoco faltaron dirigentes gremiales y empresarios. Semanas después el presidente visitaría las islas.

La Comunidad Económica Europea dio su apoyo a Inglaterra; varios países hispanoamericanos, especialmente Perú, Venezuela y Panamá, a la Argentina. Chile se mostró reticente y terminaría por prestar ayuda a los ingleses. Lo cual no impidió que, más adelante, el canciller Jarpa Reyes declarara públicamente: "Queremos expresar al pueblo argentino que tiene sus espaldas bien guardadas por una firme y leal actitud de Chile".

Alexander Haig, Secretario de Estado norteamericano, ofició de mediador entre el gobierno inglés y el argentino. Y empezó su gestión volando el día 8 a Londres donde, según expresaría luego, le impresionó vivamente la firme determinación que revelaba Margaret Thatcher.

El 9 por la noche Haig y su comitiva llegaron a Ezeiza. Y, al día siguiente, mientras aquél negociaba con el gobierno en la Casa Rosada, una multitud imponente, reunida en la Plaza de Mayo, acreditaba gráficamente la adhesión popular a la decisión de recobrar las Malvinas. Al terminar la reunión, el secretario de prensa declaró: "no hay solución, el diálogo continúa".

El Domingo de Pascua, Su Santidad Juan Pablo II se refirió en su mensaje al conflicto y exhortó a la Argentina y Gran Bretaña para que buscaran una solución honorable, a fin de evitar un choque sangriento.

Haig regresó a Londres, después pasó a Washington y más tarde volvió a la Argentina, dando por concluida su mediación con una tardía propuesta norteamericana que preveía la creación de una Autoridad Interina Especial en el archipiélago, cuya gestión debería terminar con algunas recomendaciones que tuvieran en cuenta "los deseos y los intereses de los isleños". Tal propuesta no llegó a contar con la aprobación británica, ni la argentina. Por otra parte, la remi-sión a los deseos de los *kelpers* alejaba cualquier posibilidad de mo-dificaciones en lo que a soberanía se refiriera.

Mientras todas estas gestiones se llevaban a cabo, por pedido argentino se reunió la OEA (*Organización de Estados Americanos*). El embajador Bruno Quijano explicó los derechos del país sobre las islas y denunció la agresión de una potencia extracontinental que ponía en peligro la seguridad americana, recibiendo el apoyo mayoritario de los delegados allí presentes.

Y, totalmente inadvertidos entre los pasajeros, cuatro hombres partían hacia Europa en sendos vuelos comerciales. Se trataba de un oficial de marina retirado y tres ex guerrilleros que, comisionados por la Armada, se proponían hundir buques ingleses dentro de la base del Peñón de Gibraltar, mediante una acción de comandos que sería conocida como *Operación Algeciras*.

Se desencadena la guerra

EL 21 de abril la Argentina obtuvo una versión directa respecto al poderío de la flota inglesa que navegaba hacia el sur. Ese día, en efecto, un avión de pasajeros Boeing 707, utilizado por la Fuerza Aérea para realizar un reconocimiento a larga distancia, observó a la *Task Force* y debió alejarse ante la aproximación de un Sea Harrier que despegó del portaviones *Hermes*.

Gran Bretaña no había reunido una fuerza naval de tal magnitud desde que concluyera la Segunda Guerra Mundial. La misma llegó a contar con más de cien unidades, que incluían un par de portaviones, un crucero, decenas de fragatas y destructores, varios submarinos nucleares, barreminas, buques hospital, transportes y gran número de naves auxiliares.

Una fuerte duda acometía al mando argentino, referida al suministro de información satelital a Inglaterra por parte de los Estados Unidos. Aunque ello era negado pertinazmente por los norteamericanos, que llegaron a mandar al general Vernon Walters para poner énfasis en la negativa, posteriormente quedó en claro que tal información efectivamente era suministrada, cosa que jugó un papel importantísimo en el desarrollo de las acciones.

Como la Argentina no contaba con ese tipo de datos, debió valerse del ingenio para conseguirlos. Y, así, además de haber enviado

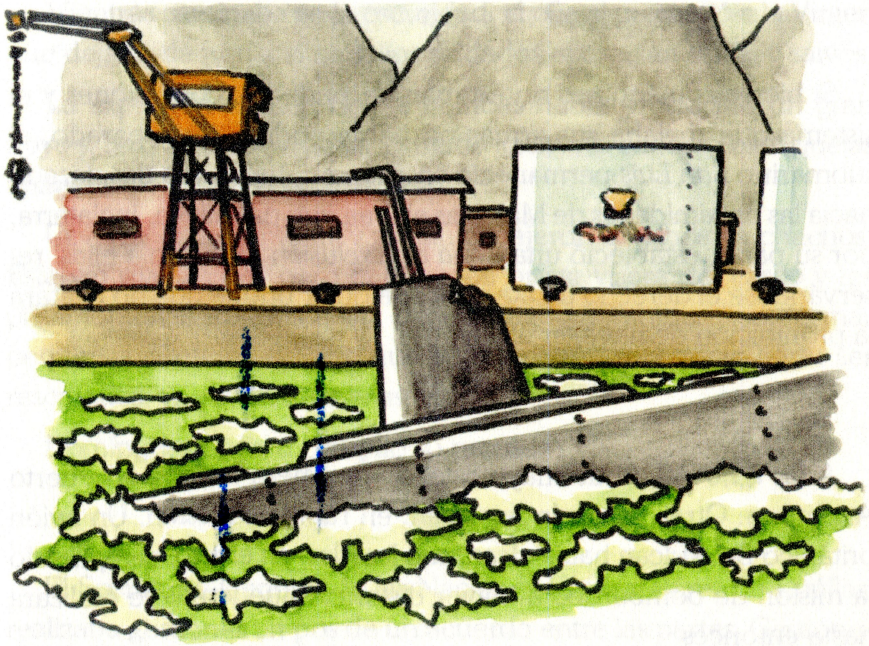
el Boeing mencionado hasta las proximidades de Ascensión, enroló oficiales de inteligencia en barcos pesqueros que merodearon en torno a la *Task Force* e informaron mediante mensajes en clave. Algunos de esos pesqueros fueron el *Usurbil*, el *María Luisa*, el *Mar Azul* y el *Narwal*.

Con motivo de su aproximación a Malvinas, los ingleses emitieron una comunicación, amenazando con atacar cualquier nave o aeronave que supusiera un peligro para sus fuerzas.

Gran Bretaña necesitaba anotarse algún éxito rápidamente. De manera que destacó una fracción de la flota para que se apoderara de las Georgias. Componían la misma dos destructores, dos fragatas, un submarino nuclear, un petrolero y nuestro viejo conocido el buque polar *Endurance*. En Grytviken, además de los pocos infantes de marina que dejara allí el Bahía Paraíso, se encontraba también el *Santa Fe*, un viejo submarino argentino que interviniera en la Operación Rosario y que había llegado con suministros.

Atacado con bombas, cohetes y ametralladoras, el *Santa Fe* perdió aptitud para sumergirse, respondiendo sus tripulantes mediante fuego de fusiles. A raíz del enfrentamiento, que tuvo lugar el 25 de abril, resultó gravemente herido un suboficial argentino. Y, luego de un breve intercambio de disparos que incluyó cañoneo naval, los infantes de marina capitularon al día siguiente, quedando los ingleses dueños de las Georgias.

Bajo vigilancia británica, una dotación argentina pretendió llevar el maltrecho Santa Fe hasta los muelles de Grytviken. En esas circunstancias, aparentemente debido a una equivocación, un soldado inglés que lo custodiaba mató al suboficial Artuso, que fue enterrado en el lugar con honores militares. Más tarde, cuando se pretendió llevarlo a Gran Bretaña para exhibirlo en un museo, el submarino se fue a pique.



El submarino Santa Fe, averiado, en Grytviken

Con intención de afectar la predisposición combativa de los efectivos embarcados en la *Task Force*, la dulce voz de una muchacha, que decía llamarse *Liberty*, llegaba a ellos por radio, durante la travesía, recordándoles el confortable ambiente de sus hogares, tan lejanos, y repitiéndoles que la posesión de unas islas inhóspitas no justificaba los sacrificios que les exigiría tratar de recobrarlas. Aquellos mensajes, naturalmente, provenían de la Argentina. Lo cual sospecharían los ingleses sin que ello les resultara un impedimento suficiente para dejar de oírlos.

Si bien sus máquinas no estaban en perfectas condiciones y el sistema que reglaba sus armas no había podido ser reparado, el submarino *San Luis* permanecía en alta mar, habiendo desplazado hacia las proximidades de Malvinas el área que patrullaba. Inglaterra, por su parte, estableció una *Zona de Exclusión* en torno a ellas, reservándose el derecho de atacar a cualquier buque que no acatara la prohibición de navegar allí.

A las 4,40 del 1° de mayo estalló la primera bomba en Puerto Argentino. Otras veinte la seguirían, en rápida sucesión. Un avión británico B-2 Vulcan había alcanzado las islas, en efecto, cumpliendo la misión de bombardeo a mayor distancia que jamás se realizara hasta entonces.

El objetivo fue la pista del aeropuerto, de la cual sólo una de las bombas mordió el borde, sin afectar su operabilidad. Tras la incursión del Vulcan se produjeron otras, a cargo de Harriers asentados en el portaaviones *Hermes*, algunos de los cuales recibieron fuego antiaéreo argentino.

También ese día dejó de fumar el entonces teniente 1° Domínguez Lacreu, que más adelante volverá a aparecer en esta historia. Formaba parte del regimiento 25 y, al alejarse el Vulcan, le hicieron saber por el teléfono de campaña que dos de sus hombres no aparecían. Ordenó buscarlos, entendiendo que tenía la obligación de devolver los cuerpos a sus familias. Al rato volvió a sonar el teléfono y le informaron:

–Se oyen quejidos bajo tierra, mi teniente primero.

–Voy para allá.

Mientras caminaba en la oscuridad, el oficial prometió a la Virgen que dejaría de fumar si aquellos soldados aparecían sanos y salvos.

La explosión de una de las bombas había producido un gran hoyo y, bajo el labio de tierra formado junto a la boca, se oían quejas apagadas.

Cavaron afanosamente y por fin extrajeron a ambos muchachos. Estaban magullados pero enteros. La breve visera del casco y los pasamontañas subidos hasta los ojos habían venido a conformar pequeñas cámaras de aire que les permitieron respirar hasta ser rescatados, ya próximos a la asfixia.

Domínguez Lacreu cumplió su promesa [10].

El Secretario General de las Naciones Unidas, Pérez de Cuéllar, realizaba gestiones en pos de un acuerdo entre las partes. Gestiones que resultaban inútiles ante la intransigencia de Thatcher quien, además de exigir el retiro de las fuerzas argentinas del archipiélago, condicionaba cualquier posible solución a que se respetaran los deseos de los isleños respecto a la suerte final de las islas.

Costa Méndez, por su parte, comunicó a la OEA el bombardeo al aeródromo de Puerto Argentino.

Simultáneamente empezó a cobrar consistencia un intento de mediación iniciado por el presidente peruano Belaúnde Terry.

Como respuesta al ataque realizado por los ingleses en Puerto Argentino, pasaron a la acción los aparatos de nuestra Fuerza Aérea.

10 La anécdota está tomada del libro *Malvinas, contrahistoria*, de Héctor Rubén Simeoni, Editorial Inédita, Buenos Aires 1984.

En oleadas sucesivas, desde bases continentales, comenzaron a decolar los Mirages y los Skyhawks, en sus modelos convencionales o en su versión Dagger aquéllos, éstos en sus tipos A4B y A4C.

A modo de identificación, las escuadrillas llevaban nombres curiosos: *Toro*, *Torno*, *Topo*, *Perro*, *Pingo*, *Limones*, *Ciclones*. Aquella mañana, 1° de mayo de 1982, los pilotos argentinos recibieron su bautismo de fuego y la actuación que les cabría los hizo acreedores a la admiración de propios y extraños, condensada en el elogio que formuló Pierre Closterman, un as de la aviación francesa que alcanzó fama en la Segunda Guerra Mundial. Quien, entre otras cosas, diría más tarde:

> Nunca en la historia de las guerras, desde 1914, tuvieron aviadores que afrontar una conjunción tan terrorífica de obstáculos mortales: ni aún los de la RAF sobre Londres en 1940, ni los de la Luftwaffe en 1945 [...] En el mundo occidental, donde la cobardía compite con la necedad, el heroísmo de los aviadores argentinos es como un fanal hacia la luz, a la cual se deben dirigir aquellos que aún creen en las virtudes del patriotismo y en los valores filosóficos de nuestro amado mundo latino.

El saldo del embate realizado por la Fuerza Aérea fue de varias fragatas británicas seriamente averiadas y pérdida de aviones por ambas partes.

Con la flota inglesa en las inmediaciones de Malvinas, la Armada argentina planeó enfrentarla en una gran batalla aeronaval, de la cual tomaría parte la casi totalidad de sus buques, en especial el portaviones *25 de Mayo* y los aparatos que transportaba. Llegado el momento previsto, una contingencia insólita postergó el comienzo de las acciones.

Ocurrió que, para despegar del *25 de Mayo*, los aviones, con su carga completa de bombas y combustible, necesitaban un viento en contra de cierta intensidad, ya que la nave era de escasas dimensiones y, por lo tanto, relativamente corta su cubierta para el lanzamiento. De cualquier manera, dado que en aquellas latitudes los vientos son habitualmente muy fuertes, se dio por descontado que no se presentarían inconvenientes.

Sin embargo, contra toda lógica, esa mañana no hubo viento en la zona. Circunstancia que obligó a aplazar el enfrentamiento.

Uno de los barcos que debieron intervenir en el postergado combate era el *General Belgrano*. Un crucero antiguo, construido en astilleros de los Estados Unidos que, con bandera de ese país y bajo el nombre de *Phoenix*, había combatido en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial.

Después de haber entrado el *Belgrano* en la Zona de Exclusión creada por los ingleses en torno a las Malvinas, cumpliendo la orden de replegarse salió de la misma y se dirigía hacia el continente. Más allá del alcance de sus sistemas de detección, sigilosamente lo seguía un submarino nuclear británico que navegaba sumergido. Se trataba del *Conqueror*, al mando del capitán Wredford-Brown.

Después de fracasar la gestión conciliatoria de Pérez de Cuellar, la propuesta ideada por el presidente peruano fue sometida a los gobiernos argentino y británico. Conocidas las observaciones formuladas por Gran Bretaña, Costa Méndez consideró aceptable el proyecto en líneas generales, siempre que, respecto a las pretensiones de los isleños, se cambiara el término "deseos" por "puntos de vista".

El avance de tal gestión seguramente preocupó a Margaret Thatcher, resuelta como estaba a llevar las cosas hasta sus últimas consecuencias. De modo que resolvió oponer un obstáculo insalvable a cualquier acuerdo. Y ordenó al comandante del *Conqueror* que hundiera al *Belgrano*. El comandante se hizo repetir la orden, pues era consciente de que el buque se hallaba fuera de la Zona de Exclusión. Confirmada la orden, disparó dos torpedos que hicieron blanco en la banda de babor del crucero. Eran las 4 de la tarde del 2 de mayo.

El comandante del *Belgrano*, capitán Bonzo, así describió el ataque:

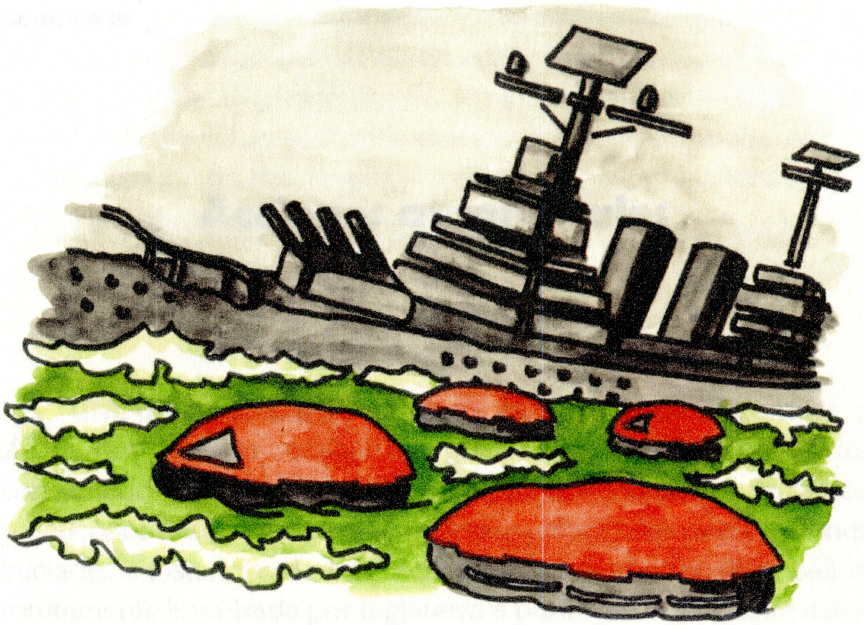
> El primer impacto perforó cuatro cubiertas hacia arriba, hasta llegar a la principal. En una palabra, quedaron afectadas todas las cubiertas en forma vertical. Ése fue un hecho tremendo porque entre cubierta y cubierta se puede mantener estanco un buque cerrando puertas y mamparas, pero no cuando se perforan las cubiertas. El buque navegaba en ese momento en un mar agitado.

Y así recordaría los sucesos el capitán Galazi, segundo de a bordo, en conversación mantenida con el autor de este libro:

> Me encontraba durmiendo en ese instante, pues había cubierto guardia nocturna. Al oír la primera explosión supuse que eran nuestros propios cañones los que habían disparado, me levanté de un salto. De modo incongruente pensé: tengo que abrigarme. Al estallar el segundo torpedo me lancé hacia cubierta. Recuerdo de manera muy viva cómo me impresionó el silencio total que reinaba: era como si el buque hubiera muerto [11].

Las tareas de salvamento resultaron impecables. Pese al estado del mar y a la velocidad con que se hundió el Belgrano, casi un mi-

11 Tomado de mi novela *Operación Algeciras*, Editorial Emecé, Buenos Aires 1989.



Sus tripulantes abandonan el crucero Belgrano

llar de tripulantes sobrevivieron, embarcados en balsas –provistas de toldos– que fueron rápidamente arriadas y soportaron el embate de las olas por largas horas. Hubo 368 muertos, casi todos a resultas de las explosiones y los incendios ocasionados por ellas.

Junto con el crucero fue torpedeado el último intento viable para detener la guerra. La gestión del presidente Belaúnde Terry y el *General Belgrano* naufragaron a la vez.

Acciones aeronavales

AUNQUE resultara asombroso, la República Argentina y Gran Bretaña estaban en guerra. Un despojo territorial consumado un siglo y medio antes, la inutilidad de los reclamos practicados desde entonces, el estancamiento de las negociaciones iniciadas a instancias de las Naciones Unidas, una escalada bélica astutamente impulsada por Inglaterra a partir de un incidente magnificado por ella y, finalmente, la clausura, por parte del gobierno inglés, de cualquier solución digna para evitar el conflicto, habían llevado a esa situación. Años después, analizando la misma, me dijo el almirante Anaya:

> Vea doctor, si usted está paseando con su novia y un grandote se mete con ella, no tendrá más remedio que reaccionar. Aunque sepa que lleva las de perder en el incidente.

Algo de eso ocurrió con la Batalla del Atlántico Sur, como prefería llamar al conflicto el general Galtieri, aludiendo a que la lucha por las islas y sus dependencias no ha concluido. Algo de eso ocurrió, digo, aunque las cosas pudieron suceder de otro modo, a despecho de las profecías formuladas luego, una vez conocido el desenlace.

¿Podía predecirse con certeza que los Estados Unidos tomarían partido, activamente, por los británicos? En la última situación aná-

respondió con el fuego de la única ametralladora antiaérea con que contaba, su puente resultó arrasado por el impacto de un misil Sea Skua y allí murió su comandante, el capitán Sergio R. Gómez Roca. También, durante la acción, morirían un guardiamarina, cuatro cabos y dos marineros. Pese a tantas bajas y a las graves averías sufridas, el *Sobral* pudo atracar finalmente en Puerto Deseado.

La Aviación Naval argentina contaba con un moderno sistema de armas, compuesto por el avión Super Etendard y el misil Exocet, ambos de fabricación francesa. Al comenzar la guerra sólo habían llegado al país cinco de tales misiles y, según ya dije, su montaje no había concluido, de modo que no estaban en condiciones de ser disparados. Circunstancia que Inglaterra conocía a través de sus fabricantes.

En cuanto al otro protagonista de los hechos que siguen es el destructor británico *Sheffield*, una nave moderna del tipo 42 que desplazaba 4.100 toneladas.

El 4 de mayo la Argentina devolvería el cachetazo que había supuesto la pérdida del *Belgrano*.

Pasado el mediodía navegaba el *Sheffield* al sudeste de las Malvinas, varias millas al frente de la *Task Force*, cumpliendo el papel de piquete antiaéreo avanzado.

Poco antes, piloteados por los tenientes Mayora y Bedacarratz, dos Super Etendard despegaban en Río Grande, Tierra del Fuego, en procura de la flota británica, avistada previamente por un avión Neptune de la Armada. Luego de varios reabastecimientos en vuelo, establecido el contacto de sus radares con dos blancos grandes, los aviones soltaron sus Exocet y emprendieron el regreso al continente.

Los misiles volaron a flor de agua y, cuando uno de ellos fue visto desde el *Sheffield*, la suerte de éste ya estaba echada: atravesó el

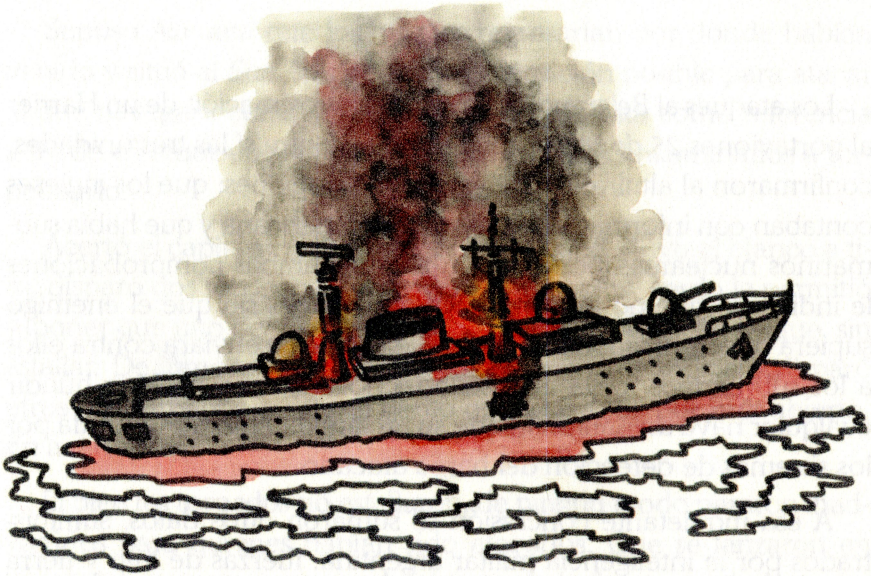
ligero blindaje y, sin estallar, derramó su combustible en el interior de la nave, provocando un incendio devastador. Abandonado el destructor por su tripulación, entre la cual se produjeron numerosas bajas, se hundiría días después, cuando se intentaba remolcar sus restos humeantes.

En algún momento fue atribuida al mando británico una declaración desafortunada: que la reconquista de las Malvinas sería un picnic. El hundimiento del *Sheffield* demostró que el asunto no resultaría tan sencillo. Tanto que el general Julian Thompson, a cargo de la 3ª. Brigada de Comandos de Infantería de Marina británicos, elegiría un título sugestivo para el libro que publicó sobre la guerra: *No picnic*.

La que antecede es la versión admitida sobre el hundimiento del *Sheffield*, difundida incluso por los ingleses a poco de producirse el ataque. No es la única, sin embargo. Ya que existe otra, fundada sobre una serie de indicios, que no cabe pasar por alto. Figura la misma en el libro *La Guerra Inaudita*, de Rubén Oscar Moro, oficial de la Fuerza Aérea [12], y consiste en lo siguiente:

El *Sheffield* habría sido atacado en realidad por aparatos Mirage Dagger correspondientes a la escuadrilla Torno, de la Fuerza Aérea, a cargo del capitán Dimeglio, el día 1° de mayo, siendo alcanzado por una bomba de 250 kilos que explotó en sus entrañas, abrió un boquete en el flanco del buque y provocó un incendio que finalmente daría cuenta de él. Inglaterra no podía dejar trascender que en los enfrentamientos del primer día, luego de fracasar el bombardeo al aeródromo de Puerto Argentino, perdiendo algunos Harrier por fuego antiaéreo, en un ataque de aviones argentinos, con bom-

12 Moro, Rubén Oscar, *La Guerra Inaudita*, Editorial Pleamar, Buenos Aires 1985.



El Sheffield en llamas

bas convencionales, hubiera quedado fuera de combate una de las unidades más modernas de su flota. Entonces, para aparecer golpeando primero y con dureza, oculta el hecho y, al día siguiente –2 de mayo–, Margaret Thatcher ordena al comandante del *Conqueror* hundir el *Belgrano*.

El 4 de mayo los Super Etendard de la Aviación Naval sueltan sus Exocet contra dos "blancos grandes" captados por sus radares. Al menos uno de los misiles le pega al portaviones *Hermes*, produciéndole serias averías. Ante esta situación, los ingleses optan por blanquear la pérdida del *Sheffield*, haciéndolo aparecer como alcanzado ese día por misiles de última generación, mientras retiran al *Hermes* del teatro de operaciones.

Cualquiera haya sido el modo como sucedieron las cosas, lo que está fuera de duda es que el *Sheffield* fue hundido por pilotos argentinos que cumplieron eficazmente su cometido.

Los ataques al *Belgrano*, al *Sobral* y la aproximación de un Harrier al portaviones *25 de Mayo*, muy distantes entre sí las tres unidades, confirmaron al almirante Anaya dos presunciones: que los ingleses contaban con información satelital norteamericana y que había submarinos nucleares operando en la zona. Ambas comprobaciones le indicaron que no podría mover sus buques sin que el enemigo supiera de inmediato hacia dónde se dirigían y enviara contra ellos a los submarinos, cuya avanzada tecnología les permitiría hundir cualquier nave argentina sin que su proximidad fuera registrada por los sistemas de detección del barco atacado.

A esa inquietante conclusión se sumaron otros datos, suministrados por la inteligencia militar argentina: fuerzas de mar y tierra chilenas se concentraban en el sur con aparente intención de invadir territorio nacional, aprovechando así en beneficio propio la contienda que librábamos con Gran Bretaña.

En conocimiento de tales noticias, Anaya ordenó replegar los buques argentinos que se hallaban próximos a las Malvinas y cancelar la batalla aeronaval que se proyectaba librar contra la escuadra británica.

También por esos días entraría en acción el submarino *San Luis*, al mando del capitán Azcueta. Patrullaba en el área que había elegido, relativamente próxima a la entrada del Estrecho de San Carlos, sin haber podido reparar la computadora que dirigía el tiro de sus armas. Y, en tales circunstancias, sus aparatos de escucha le informaron sobre el paso de dos buques que se dirigían hacia el Estrecho, uno muy próximo a la costa y el otro mar adentro, dejando al submarino en medio de ellos.

Supuso Azcueta que los buques regresarían por donde habían venido y situó al *San Luis* en la mejor posición posible para atacar al que navegara cerca de la costa, usando a ésta como referencia a fin de efectuar en forma manual los cálculos encaminados a torpedearlo.

Acertó el capitán en su presunción y, cuando tuvo el blanco a tiro, disparó dos torpedos. Poco después, un golpe sordo le permitió suponer que uno de ellos había dado contra el casco del buque, sin estallar. De inmediato cambió al submarino de posición y disparó otros dos torpedos contra el barco que avanzaba por mar abierto, sin acertarle.

Si bien los torpedos no estallaron, de ningún modo pasaron inadvertidos para quienes habían sido atacados. Que se lanzaron en busca del agresor, convocando al resto de la flota para darle caza.

Conviene recordar que el papel reservado a la *Royal Navy* en el esquema de la NATO era el de flota antisubmarina. De manera que cabe imaginar las dificultades que enfrentó el capitán Azcueta para librarse de su acoso. Torpedos y bombas de profundidad arrojados desde buques y helicópteros estallaron en las proximidades del *San Luis*, que permaneció pegado al fondo durante largo tiempo, hasta que los ingleses desistieron de su empeño.

El fragor de la batalla

PARA los soldados argentinos apostados en tierra la puesta del sol resultaba un momento angustioso. Ya que nuestros aviones no operaban de noche. Circunstancia que aprovechaban los buques ingleses para aproximarse a la costa e iniciar un pertinaz martilleo de artillería sobre las posiciones de los defensores, retirándose recién al clarear el día.

Aunque ese bombardeo no resultaba mayormente eficaz, el silbido que producían los proyectiles en vuelo y la explosión posterior, a veces más cercana, a veces más lejana, repetidos hasta el hartazgo en medio de la oscuridad, ponían en tensión los nervios de aquellos hombres, metidos en pozos húmedos y estrechos, con temperaturas próximas a cero grado, bajo la lluvia o la nieve, escasos de comida a veces y sin poder descartar la posibilidad de una acción de comandos contra sus líneas, como la que efectivamente tendría lugar en el islote Borbón.

En dicho islote existía una precaria pista de aterrizaje y, después del ataque a la de Puerto Argentino, allí fueron trasladados algunos T 34 de la Aviación Naval y varios aviones Pucará de la Fuerza Aérea. Y allí fueron destruidos por efectivos SAS (fuerzas de elite británicas) que llegaron a bordo de helicópteros, cumplieron su misión y se replegaron con rapidez. Pero, al regresar, 18 comandos perecie-

ron cuando cayó al mar uno de los helicópteros, derribado por los argentinos o, según los ingleses, debido a un accidente.

Días antes, el 9 de mayo, aviones Harrier habían hundido el pesquero *Narwal* que observaba a la *Task Force*.

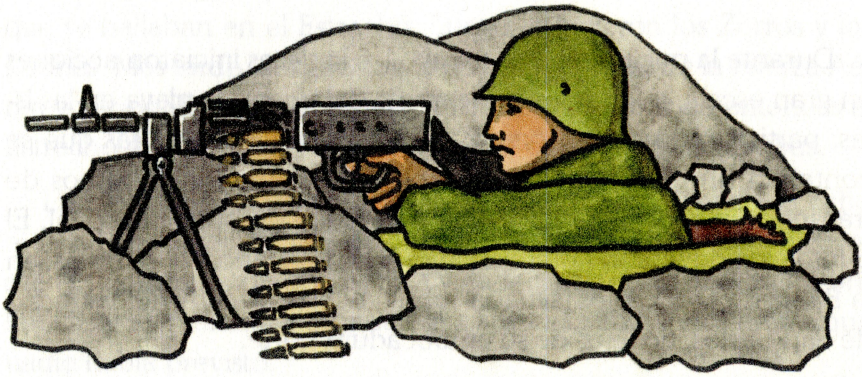
Por otra parte, el ministro de Defensa, doctor Frúgoli, hizo unas declaraciones doctrinariamente valiosas: "La Argentina no contempla la posibilidad de aceptar ayuda militar de la Unión Soviética. Nuestro país no podría alejarse de Occidente porque ha contribuido a la conformación y a la defensa de los valores sustanciales de Occidente" [13].

Fue hacia mediados de mayo que los ingleses intentaron un golpe de mano, finalmente fallido, sobre instalaciones argentinas situadas en el continente, facilitado su intento por los chilenos. El día 20, en efecto, cerca de Punta Arenas apareció quemado un helicóptero Sea King, que había transportado un grupo de fuerzas especiales británicas.

En cuanto a los buzos destacados para hundir buques ingleses en la base del Peñón de Gibraltar, habían visto entorpecido el cumplimiento de su misión por una circunstancia insuperable: allí no había buques ingleses. Y, a la espera de ellos, dejaron pasar los días simulando ser aficionados a la pesca submarina.

Mientras se prolongaba el acecho amarró en la base un superpetrolero con bandera liberiana, destinado a aprovisionarla. Solicitada autorización para hundirlo, fue negada desde Buenos Aires. Por fin, aparecieron dos fragatas (otros dicen que se trató sólo de una) y los buzos decidieron actuar. Entonces la fatalidad entró en escena.

13 Para ordenar el desarrollo de la guerra y los sucesos con ella vinculados me he valido de la *Cronología Diaria*, de Raúl Larra, anexa a *La Guerra de las Malvinas*, edición en fascículos de José Fernández Reguera, Buenos Aires 1986.



Soldado de infantería en su posición

Ocurrió que los argentinos habían alquilado tres automóviles para sus desplazamientos. Ocurrió también que ese día vencía el contrato de alquiler y resolvieron renovarlo en la agencia respectiva. Y ocurrió por último que el jefe de la policía local, informado desde la agencia, tomó cartas en el asunto, sorprendió en una contradicción a uno de los comandos y los hizo detener, quedando la misión en descubierto. Intervino en el caso el embajador argentino Enrique F. Lúpiz, disponiendo el rey de España que los detenidos fueran devueltos a su país discretamente, en un vuelo de línea [14].

La población seguía con apasionado interés las alternativas de la guerra, que le llegaban principalmente por medio de Nicolás Kasanzew, enviado a las islas por el canal oficial de televisión y que, en tal carácter, cumplió con eficacia profesional y sobrio patriotismo –dentro de las limitaciones impuestas– el rol asignado a los medios de comunicación en la guerra moderna.

14 La intervención del embajador y del monarca me las hizo conocer, recientemente, el coronel Juan Francisco Guevara, a quien se las relató oportunamente el embajador Lúpiz, pariente de su mujer.

Durante la noche del 21 de mayo los ingleses iniciaron acciones en gran escala, a fin de establecer una cabecera de playa en las islas, participando de la operación catorce naves, entre las que se contaban un crucero liviano, fragatas y destructores, barcos de transporte y desembarco, como así también un buque-hospital. El punto elegido fueron las proximidades de la estancia *San Carlos*, en la Bahía de San Carlos, situada sobre la costa oriental del Estrecho de San Carlos, no lejos de su embocadura norte.

Las únicas fuerzas argentinas que se hallaban en el lugar eran dos secciones de infantería a cargo respectivamente de los subtenientes Reyes y Esteban, que tenían asignadas misiones de observación y que resultaban claramente insuficientes para oponerse a las fuerzas de desembarco con posibilidades de éxito.

Aunque fue Reyes el primero que advirtió la concentración de buques, luego de un intercambio de disparos su equipo de comunicaciones quedó fuera de servicio, de modo que sería Esteban quien informara sobre la novedad. Poco después, atacados desde el aire los hombres de éste, lograron derribar tres helicópteros mediante fuego de armas portátiles.

Como maniobra distractiva previa, fuerzas de elite inglesas habían hostigado durante la noche a los efectivos argentinos estacionados en Darwin-Goose Green (Pradera del Ganso).

Una impresionante cantidad de hombres y materiales quedó depositada en San Carlos, consolidando los británicos su cabecera de playa. Pero pronto tendrían que soportar las incursiones de la aviación argentina, que se hizo presente antes del mediodía. A las 9,44 despegó del continente la escuadrilla *Ñandú*, conformada por

tres Mirage Dagger que tenían por misión atacar los buques ingleses que se hallaban en el Estrecho. Luego lo hicieron los Zorros y los Leones. Más tarde, dos secciones de Mirages M-III de la Fuerza Aérea y varios Skyhawks A-4Q de la Armada. A partir de entonces al Estrecho de San Carlos se lo llamaría *El Callejón de las Bombas*.

La efectividad revelada por los ataques aéreos llevados a cabo el 1° de mayo se confirmó en San Carlos. Nuestros pilotos, efectivamente, demostrando una pericia y audacia que padecieron los británicos y sorprendió al mundo, causaron a la *Task Force* daños que nadie había previsto.

El balance de la jornada fue el siguiente [15]:

FUERZAS BRITÁNICAS

Fragata Ardent, hundida.
Fragata Argonaut, averiada de consideración.
Crucero Antrim, averiado de consideración.
Fragata Brilliant, averiada de consideración.
Fragata Broadword, averiada.
Fragata Plymouth, averiada.
Fragata Yarmouth, averiada.
Fragata Alacrity, averiada.
Fragata tipo Leander, averiada.
Buque de transporte, averiado.
Avión Sea Harrier, accidentado.
Dos aviones Harrier, derribados.
Helicóptero Sea King, destruido.
Dos helicópteros Gazelle, destruidos.

15 Datos tomados del libro de Rubén O. Moro, ya citado.

Cinco aviones Mirage Dagger, derribados.
Dos aviones Skyhawk A4-C, derribados.
Dos aviones Skyhawk A4.Q, derribados.
Tres aviones Pucará IA-58, derribados.
Helicóptero Chinook, destruido en tierra.
Helicóptero Puma, destruido en tierra.
Helicóptero UH-1H, destruido en tierra.

La técnica empleada por los aviadores argentinos consistió en aproximarse a los buques en vuelo rasante, para elevarse ya sobre el blanco y emplear sus armas contra él. Es conocido el caso del mayor Filippini, cuyo avión arrancó las antenas de una fragata inglesa durante un ataque.

La sola mención de las bajas sufridas por ambas partes en aquellas primeras jornadas de lucha, demuestra con claridad que en la guerra del 82 se combatió vigorosamente.

El día 22, aviones ingleses atacaron el guardacostas *Río Iguazú*, de la Prefectura Naval Argentina, que se defendió empleando las dos ametralladoras con que contaba. En el enfrentamiento murió el cabo 2° Benítez, de la Prefectura. Dados los daños sufridos, el guardacostas debió ser encallado para que no se fuera a pique. Sigue el relato de estas acciones:

> El cabo José Raúl Ibáñez, segundo encargado de máquinas, quien había bajado a reparar un generador, alcanzó a ver los proyectiles atravesando las planchas y destruyendo todo a su paso [...] Dio rápido aviso de la situación y [...] cuando salió a cubierta, chorreando agua y grasa, quedó sobrecogido por la figura de Benítez que yacía sin vida junto a su ametralladora. Sobreponiéndose al dolor, tomó decididamente el



Ataques aéreos en San Carlos

puesto de su compañero caído [...] y se dispuso a enfrentar al enemigo que atacaba ahora nuevamente.

Al virar el primero de los aviones, quedó perfilado como a unos doscientos metros de la nave. Ibáñez [...] accionó repetidamente sobre las alas y el fuselaje. Una súbita humareda surgió de las turbinas del avión, que comenzó a perder rápidamente altura y, a unos dos mil metros del lugar, cayó al mar [...] desapareciendo de la superficie [...] [16]

Al día siguiente, los británicos perderían la fragata Antelope, que se incendió y hundió luego, al estallar dos bombas arrojadas por aviones argentinos que habían quedado alojadas en su interior.

16 Extractado de *Los Tigres del Mar*, de Jorge Muñoz, Ediciones Cruz del Sur, Buenos Aires 1985.

La lucha continúa

NO es mi propósito realizar una crónica minuciosa de las acciones, informando sobre lo ocurrido cada día. Me parece indicado, en cambio, dejar constancia de los hechos más destacados que tuvieron lugar a lo largo del conflicto, con intención de permitir a mis lectores formarse una idea de conjunto suficientemente clara.

Mientras los ingleses consolidaban la cabecera de playa, los aviones argentinos continuaban atacando sus buques. La víspera del 25 de Mayo y la propia fecha patria resultaron pródigas en acontecimientos, como consecuencia de los cuales los argentinos perdieron en combate tres aviones y los británicos uno. El número de naves de la Task Force alcanzadas por nuestros pilotos sumó cuatro buques de desembarco y una barcaza, un buque de asalto anfibio, un transporte y una fragata el día 24, averiados todos ellos. El 25, los argentinos perdieron en combate dos aviones y los ingleses otros dos, amén de tres helicópteros. Sin embargo, el aspecto saliente de la jornada consistió en el hundimiento del destructor *Coventry* y del portacontenedores *Atlantic Conveyor*, que cargaba quince helicópteros y abundante material bélico. El portacontenedores fue hundido por un Exocet. También ese día resultó averiada la fragata *Broadsword*.

Así relata el alférez Gerardo Guillermo Isaac, piloto de A4-C, una de las misiones cumplidas el 25 de mayo:

Por lo menos había doce buques, casi todos en la orilla opues-ta, y visualicé uno más grande y más adelantado; dije:

–Ése es mío.

Hacia allí me lancé. Invertí el avión y le bajé la nariz, apretando simultáneamente el gatillo del cañón. Me asusté, mis propios proyectiles me sorprendieron con el tableteo en el avión. Instantáneamente pensé que ya me estaban tirando, pero me di cuenta de que era yo quien tiraba y seguí tirando, ahora apuntando a la fragata. Simultáneamente veía un panorama rojo de fondo: eran los proyectiles que salían de la flota. El hecho de que todo el paisaje en un avión de combate se vea a través del parabrisas, hace pensar que todos esos puntos y rayas rojas van directamente a ese parabrisas. A medida que se avanza uno se va dando cuenta que no es así, sino que son más los que no pegan que los que pegan. La trayectoria final fue acompañada por algunos copos negros de munición de mayor calibre, explosiva, con espoleta de proximidad.

Seguí tirando con el cañón hasta que me puse rasante delante de la fragata y, cuando estuve a distancia de bombas, las lancé.

Cuando me quise dar cuenta tenía el barco encima y la distancia no me daba para salir por arriba. Vi en mi nariz la antena rectangular cuadriculada de las DD42 [17] y automáticamente puse palanca y pedal a la derecha en forma violenta y vi a través del techo de la cabina la otra antena en punta. A partir de ese momento la prioridad para mí era escapar ileso. Realizaba maniobras evasivas, bruscas y rasantes y, sin haberlo visto, pasé por encima del resto de la flota y posteriormente sobre la colina de la otra orilla y me sumergí atrás de ella [18].

Proseguía entretanto la puja en el campo diplomático. Las gestiones de Haig, Pérez de Cuellar y Belaúnde Terry habían fracasado y

17 Radar de búsqueda.

18 Relato tomado del libro *Halcones de Malvinas*, del comodoro Pablo Marcos Rafael Carballo, editorial Argentinidad, Buenos Aires 2005.

el Consejo de Seguridad de la UN se movía pesadamente, sin producir hechos que incidieran en el curso del conflicto. Alcanzaba en cambio sus instancias decisivas la iniciativa argentina de pedir se aplicara el TIAR, participando Costa Méndez de la reunión del respectivo Órgano de Consulta, que tuvo lugar a partir del 27 de mayo.

La votación resultó ampliamente favorable a la Argentina y, con fecha 29, se emite una Resolución que condena "en la forma más enérgica el desproporcionado e injustificado ataque armado consumado por el Reino Unido", requiere a Inglaterra que "cese, de inmediato, las acciones bélicas que lleva a cabo contra la República Argentina" y disponga "sin demora el retiro de su flota de guerra a sus apostaderos habituales", imputándole el fracaso de la gestión de Pérez de Cuellar. Insta asimismo a los Estados Unidos para "que se abstengan de prestar asistencia material al Reino Unido" y solicita a la Comunidad Económica Europea que proceda "al inmediato levantamiento de las medidas coercitivas de carácter económico o político dictadas contra la República Argentina". Exhorta por último a los Estados signatarios del TIAR a fin de que "presten a la República Argentina el apoyo que cada cual juzgue apropiado para asistirla ante esta grave situación".

Sin embargo, fuera del respaldo moral que tal Resolución supuso para el país, no tuvo la misma ningún efecto práctico, dado que fue olímpicamente ignorada por Inglaterra, Estados Unidos y la Comunidad Económica Europea. En cuanto a las naciones de América, en líneas generales mantuvieron las posturas que venían sustentando desde el primer momento, destacándose, como ya dije, el amplio, generoso y entusiasta apoyo prestado por Perú, Venezuela y Panamá.

En lo que hace a la actitud de la población respecto al conflicto, parece oportuno señalar dos aspectos. Por un lado, el incremento del sentimiento religioso, que se reflejó en el hecho de que las igle-

sias se llenaran de gente que pedía por nuestros soldados, por la victoria o por una paz honorable. Tal sentimiento también se hacía presente entre las tropas y se manifestó en una asistencia masiva a las misas que celebraban los capellanes y en un detalle muy significativo: el rosario blanco, colgado al cuello, se convirtió en signo identificatorio de los combatientes.

El otro detalle que no cabe pasar por alto es la generosidad con que los argentinos contribuyeron en las colectas públicas organizadas para enviar ayudas al frente. Se reunieron toda clase de alimentos, las mujeres se organizaron para tejer prendas de abrigo, se escribieron miles de cartas, incluso con destinatario indeterminado, y fueron muchos los matrimonios que, cortos de medios, se decidieron a donar sus anillos de compromiso para que el oro se transformara en fondos destinados a solventar el costo de la guerra.

En las Malvinas, la Isla Soledad está prácticamente partida en dos porciones, apenas unidas por una estrecha faja de tierra que separa las bahías de Choiseul y de Ruiz Puente. Sobre la costa oriental de ese istmo se hallan las poblaciones de Darwin y Goose Green. Allí estaban destacados efectivos del Ejército Argentino (Regimiento 12 de Infantería) y de la Fuerza Aérea, ya que existía una pequeña pista de aterrizaje donde se encontraban algunos aparatos.

Después de desembarcar en San Carlos, los ingleses se dividieron en dos fracciones: una, la más numerosa, se dirigió hacia Puerto Argentino; y la otra, conformada por el 2° Batallón de Paracaidistas, a las órdenes del teniente coronel Jones, lo hizo en dirección a Darwin. La fragata *Antrim*, desde la bahía Ruiz Puente, apoyaría a éstos con fuego naval.

La lucha por Darwin-Goose Green se prolongó entre el 27 y el 29 de mayo y ocasionó muchas bajas en ambos bandos. Entre ellas se contó Jones, que combatió al frente de sus hombres.

Las circunstancias de la muerte del jefe de los paracaidistas fueron confusas pues, al concluir sin resultados una tregua concertada para parlamentar, desde posiciones británicas abrió fuego una ametralladora pesada, respondiendo el subteniente Gómez Centurión con una ráfaga de su metralleta que terminó con la vida de Jones.

Las fuerzas argentinas estaban al mando del teniente coronel Piaggi. En cuanto a las británicas, después de morir Jones quedaron a cargo de su segundo, el mayor Keeble. Quien, a raíz de la resistencia hallada, expresaría por radio, pidiendo refuerzos, que no tenían sentido "todas esas necedades de que los *argies* (argentinos) no quieren pelear, pues están combatiendo muy duramente".

En cualquier caso y pese a contar con superioridad numérica, los defensores se rindieron el sábado 29, ascendiendo a 250 el nú-mero de muertos registrado entre ellos.

Simultáneamente con las acciones que tenían lugar en Darwin, la otra fracción de fuerzas británicas proseguía su avance hacia la capital de las islas. Avance que tornaban difícil el clima y la configuración del terreno, pero que no encontró mayor resistencia por parte de los efectivos argentinos. Lo cual obedeció, en buena medida, a que la infantería se quedó sin movilidad, por haber sido destruida la mayoría de los helicópteros que transportaban sus hombres y porque tampoco se contaba ya con aviones Pucará, especialmente aptos para realizar el hostigamiento que imponían las circunstancias. Dados tales impedimentos, los componentes terrestres que adquirieron mayor protagonismo fueron las compañías de comandos 601,

a cargo del mayor Castagnetto, y la 602, a las órdenes del mayor Rico, cuya misión era operar tras las líneas enemigas.

A la Compañía 602 pertenecía un suboficial que llegó a convertirse en figura arquetípica del soldado argentino: "El Perro" Cisneros, que murió alcanzado por fuego enemigo.

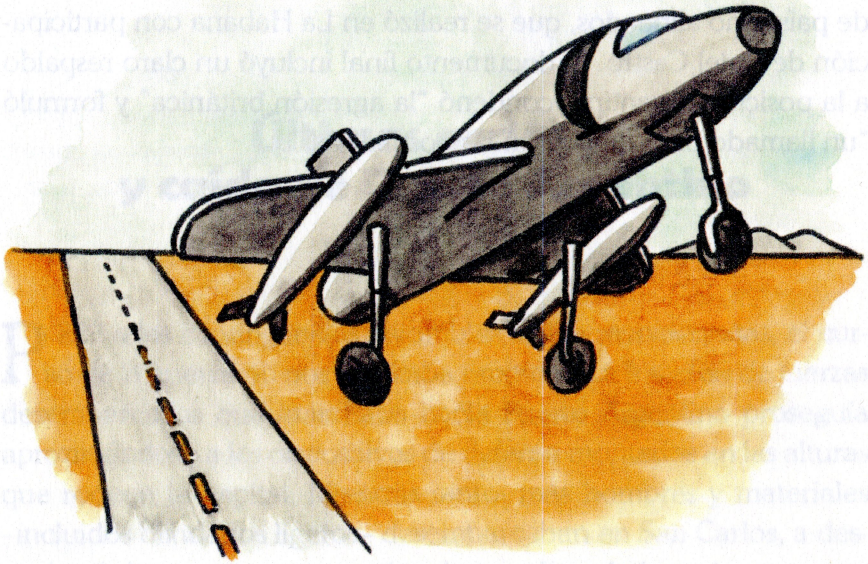
Estaban asimismo desplegadas fuerzas argentinas en la Gran Malvina. Pero esas fuerzas, numerosas, no llegaron a tener una intervención significativa en la guerra, fuera del éxito obtenido al derribar algún avión británico en Puerto Howard, mediante fuego concentrado de armas livianas.

Al concluir mayo, tendría lugar una acción de gran importancia, cuyas consecuencias aún son negadas por los ingleses.

El domingo 30 partieron del continente seis aviones, con el propósito de atacar el centro de la escuadra británica, ocupado por el portaviones *Invincible*. Se trataba de una operación conjunta entre la Fuerza Aérea y la Aviación Naval, participando de ella cuatro Skyhawk A4-C y dos Super Etendard, uno de los cuales portaba el último Exocet aire-mar con que contaban los argentinos.

La *Task Force* se encontraba 180 kilómetros al sudeste de Puerto Argentino y los aviones se acercaron desde esa dirección, es decir desde donde menos se los esperaba, luego de dar un largo rodeo que incluyó dos reabastecimientos de combustible en pleno vuelo, concretados por medio de un Hércules que ofició de nave-nodriza.

Enganchado el blanco por sus radares y alcanzada la distancia requerida, los Super Etendard procedieron a soltar el misil y emprender el regreso, mientras los cuatro Skyhawk continuaron el ataque tras el Exocet. En su aproximación observaron un buque grande



Despegue de un avión argentino en el continente

envuelto en humo, lanzando sus bombas sobre él. Dos de los caza-bombarderos fueron derribados, pereciendo sus pilotos, primeros tenientes Vázquez y Castillo.

Aunque Inglaterra, como dije, nunca admitió que la nave hubiera sido dañada, lo cierto es que recién apareció por Puerto Argentino dos meses y medio después de concluida la guerra, no volviendo a su base con los demás buques sino el 17 de septiembre, cubierta parte de su estructura por una capa de pintura flamante. Un periodista del diario español *El País*, no obstante, dijo haber visto intacto al portaaviones con posterioridad al ataque.

Tres días después de realizada la operación contra el *Invincible*, el canciller Costa Méndez intervino en una conferencia internacional de países no alineados, que se realizó en La Habana con participación de Fidel Castro. El documento final incluyó un claro respaldo a la posición argentina, condenó "la agresión británica" y formuló "un llamado para que cesen las hostilidades".

Últimas acciones y caída de Puerto Argentino

PESE a las contingencias favorables arriba mencionadas, el curso de la guerra no nos resultaba propicio. La fracción de fuerzas desembarcadas que marchaba hacia Puerto Argentino proseguía aproximándose a los dispositivos de defensa montados en las alturas que rodean la capital. Mientras tanto, más hombres y materiales –incluidos blindados ligeros– desembarcaban en San Carlos, a despecho de los ataques que continuaban realizando los aviones argentinos. Entre los refuerzos británicos se contaban unidades de Guardias Galeses, Guardias Escoceses y Gurkhas (mercenarios nepaleses).

El teniente Roberto Estévez tenía a su cargo una posición insostenible, frente a un batallón inglés que avanzaba. Ordenó a sus hombres replegarse y se quedó solo para cubrirles la retirada. Murió en su puesto y dejó la conmovedora carta siguiente, que había dispuesto se entregara a su padre en caso de caer él en la guerra.

Querido Papá

Cuando recibas esta carta yo ya estaré rindiendo mis acciones a Dios Nuestro Señor. Él, que sabe lo que hace, así lo habrá dispuesto: que muera en el cumplimiento de la misión. Pero fijate vos ¡qué misión!

¿No es cierto? ¿Te acordás cuando era chico y hacía planes, diseñaba vehículos y armas, todo destinado a recuperar las Islas Malvinas y restaurar en ellas nuestra soberanía? Dios, que es un Padre generoso, ha querido que éste, su hijo, totalmente carente de méritos, viva esta experiencia única y deje su vida en ofrenda a nuestra Patria.

Lo único que quiero pedirles es: 1º) que restauren una sincera unidad en las familias, bajo la Cruz de Cristo; 2º) que me recuerden con alegría y no que mi evocación sea la apertura a la tristeza; y, muy importante, 3º) que recen por mí.

Papá, hay cosas que, en un día cualquiera, no se dicen entre hombres pero que hoy debo decírtelas: gracias por tenerte como modelo de bien nacido; gracias por creer en el honor; gracias por tener tu apellido; gracias por ser católico, argentino e hijo de sangre española; gracias por ser soldado; gracias a Dios por ser como soy y que es el fruto de ese hogar donde vos sos el pilar.

Hasta el reencuentro, si Dios lo permite. Un fuerte abrazo.

Dios y Patria ¡o muerte!

Roberto

A principios de junio los ingleses desembarcaron más efectivos en Fitz Roy, mediante una operación plagada de dificultades. En cuanto a los argentinos, aguardaban en distintos puntos situados en torno a Puerto Argentino. Algunos de esos puntos eran los montes y colinas Kent, Harriet, Dos Hermanas, Longdon, Wireless Ridge, Tumbledown, Williams y Supper.

Pero, antes de que se libraran los últimos combates en los lugares mencionados, el día 8 una vigorosa ofensiva aérea argentina causaría tremendos daños a los ingleses. Hasta el punto que ellos mismos denominaron tal fecha como *El día más negro* de la flota británica.

El ataque lo llevó a cabo la Fuerza Aérea y tuvo por escenario Bahía Agradable, al sudoeste de la capital, donde buques enemigos desembarcaban hombres y pertrechos. Treinta y una fueron las

salidas de aparatos argentinos que alcanzaron la zona en que se hallaban los blancos elegidos.

Skyhawks y Mirages repitieron sus pasadas sobre los buques de carga que estaban operando y contra las naves que los custodiaban. Como consecuencia de ello, arderían los portacontenedores *Sir Galahad* y *Sir Tristam*, hundiéndose la fragata misilística *Plymouth*.

Mientras los ingleses se disponían para el asalto final, llegaba a Buenos Aires el Papa Juan Pablo II en misión de paz. Venía de visitar Inglaterra, cumpliendo un viaje previsto desde largo tiempo antes. Pero, a fin de no aparecer como inclinado hacia uno de los bandos en pugna, resolvió extender su excursión pastoral a la Argentina, donde arribó el 11 de junio. Aquí fue recibido por las autoridades nacionales y por fervorosas multitudes que aclamaron su paso por las calles, celebrando una misa al aire libre en Palermo, al pie del Monumento de los Españoles.

El 12 de junio aún sería alcanzado un buque de la Corona. Los argentinos ya no tenían misiles Exocet aire-mar, el último de los cuales había sido disparado por el capitán Kurilovic, dando cuenta del *Atlantic Conveyor*. Pero ocurrió que un ingeniero de la Armada, el capitán Julio Pérez, se había dedicado concienzudamente a modificar un Exocet mar-mar, desmontado de un buque, acondicionándolo para ser disparado desde una plataforma artesanal instalada en tierra.

Y, a las 00,30 de aquel día, Pérez probó su invento y le acertó un cohetazo al crucero *Glamorgan*, que hostigaba con sus cañones las posiciones argentinas en Dos Hermanas.

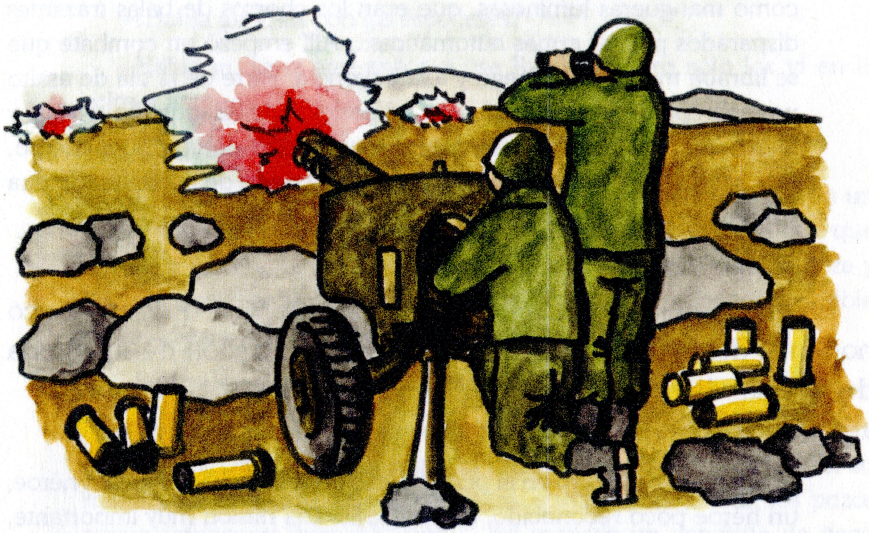
Las tropas propias distribuidas en torno a la capital pertenecían a los regimientos 4 y 7 de Infantería, a fracciones de los regimientos 3 y 6, al Batallón 5 de Infantería de Marina y a las compañías 601 y 602 de Comandos, apoyadas por artillería. Y se trabarían en lucha contra los paracaidistas, los Guardias Escoceses, los Guardias Galeses y los Gurkhas cuando las fuerzas británicas, al mando del general Moore y el brigadier Thompson, iniciaron su ofensiva final en la noche del 11 al 12 de junio.

El más encarnizado de los combates sostenidos esa noche fue el que tuvo lugar en Monte Longdon, donde se enfrentaron efectivos del regimiento 7 de Infantería y paracaidistas británicos del 3er. Batallón. Las bajas inglesas fueron de 23 muertos y 47 heridos, mientras los argentinos tuvieron aproximadamente 50 muertos y decenas de prisioneros, muchos de ellos heridos.

Afianzados los atacantes en las alturas conquistadas, se dispusieron a lanzarse al asalto de aquellas que permanecían en poder de los defensores. Cosa que hicieron en otra operación nocturna realizada entre el 13 y el 14 de junio. Las más señaladas de las acciones que se desarrollaron entonces correspondieron a sucesivos ataques de los Guardias Escoceses al 5º Batallón de Infantería de Marina, comandado por el capitán Robacio, cuya cuarta sección, a cargo del teniente Carlos Daniel Vázquez, se hallaba en Tumbledown.

Así me relataba Vázquez aquella experiencia, en un reportaje que le hice para una revista [19] y que resumo a continuación, pues resulta muy útil para saber cómo se libraron los combates finales:

19 *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, Nº 47, Buenos Aires, junio de 1998.



Pieza de artillería en las proximidades de Puerto Argentino

Malvinas se parece a Sierra de los Padres, aunque sin árboles. No hay pasto sino matas bajas, como en la Patagonia. Pero, a diferencia de ésta, el paisaje es verde y no amarillento. Hay afloramientos rocosos, las colinas están cubiertas de vegetación pero las crestas de las montañas son de pura piedra, de piedra gris. Tumbledown tiene unos trescientos y pico de metros y es la altura que domina Puerto Argentino... Serían las 22,45 de aquel domingo 13 cuando abrió fuego la artillería contra nuestra Sección. Fue un ataque muy intenso. Después de la guerra supe que tiraron con piezas de campaña, con el fuego naval de un buque, con ametralladora 12,7 y con los cañones de sus tanques Scorpion y Scimitar. Mi pozo estaba en el centro de la posición...

Iniciado el ataque inglés, Vázquez acudió a auxiliar un herido y, al regresar al pozo que ocupaba, la lucha era encarnizada.

Se tiraba contra todo lo que se moviera. Y yo veía alrededor mío como mangueras luminosas, que eran los chorros de balas trazantes disparados por las armas automáticas... Allí empezó un combate que se libraba mediante el fuego y a la bayoneta. Parte de la ola de asalto nos sobrepasa y ocupa la que era mi posición de retaguardia, arriba, y la otra parte se queda entre nosotros, combatiendo cuerpo a cuerpo. Esta situación se mantiene entre las once y cuarto de la noche y la una y media de la mañana...

En esas circunstancias murió el subteniente Silva que, con cinco hombres del Ejército, se había agregado al Batallón de Infantería de Marina:

Le pegaron un tiro en el pecho y otro en el brazo. Silva fue un héroe, un héroe poco reconocido, que cumplió una misión muy importante, él fue quien, desde el extremo de nuestra posición, repetía mis órdenes y alentaba con sus gritos a los combatientes. Yo contaba con un solo fusil FAP [20] y Silva se encargaba de organizar los relevos cuando iban matando a sus apuntadores...

Ya en situación muy comprometida, Vázquez ordena que los morteros propios disparen contra ellos, pues se encuentran mezclados con las tropas inglesas, combatiendo pozo por pozo. En cumplimiento de esa orden, quienes sirven los morteros disparan los últimos 54 proyectiles con que cuentan. Y el inesperado ataque produce una gran sorpresa a los británicos, que se retiran momentáneamente.

Exactamente a las dos de la mañana, los ingleses repiten el ataque con dos compañías de refresco.

–¿Qué tropas son las que los atacan?

20 Fusil Automático Pesado.

–El Segundo Batallón de la Guardia Escocesa.

–¿Había gurkhas con los escoceses?

–Había gurkhas agregados a ese Batallón, pero sólo los vi en el primer ataque.

–¿Eran tan feroces como los pintaban?

–Vea, en un combate cuerpo a cuerpo más vale pelear contra un hombre al que uno le saca una cabeza de estatura, que contra otro que le saca a usted una cabeza. A los gurkhas yo les sacaba una cabeza y los Guardias Escoceses me sacaban una a mí. Conclusión: era preferible pelear contra gurkhas que contra Guardias Escoceses...

–Sigamos con la guerra que se estaba librando en Tumbledown.

–En el segundo ataque se repiten las situaciones producidas durante el primero... Además, los ingleses introdujeron otra novedad en su manera de combatir, que consistió en quedarse dentro de los pozos cuyos defensores iban matando... Así empezó un combate de pozo a pozo... Pedí por radio que tiraran sobre nosotros los morteros de 81 milímetros del Batallón. Tiraron y con eso logré aliviar mucho la presión. Pero ocurría que, ahora, los ingleses contaban con casi la misma cobertura que nosotros, reduciéndose notablemente los efectos de esa medida. Entre las tres y las cuatro de la mañana mis dos ametralladoras se quedaron sin munición... Pedí entonces al Batallón que empezara a tirar sobre nosotros nuestra artillería de campaña... La batería tiró, produjo bajas entre nosotros y entre los ingleses pero, como le dije antes, éstos ya contaban con una cobertura igual a la nuestra. Y no pude desprenderme de ellos... A partir de entonces no pudimos combatir como una fracción orgánica, pues se había interrumpido la continuidad de fuerzas propias a lo largo de nuestra línea, ocupados muchos pozos por muertos o por ingleses. Cada uno empezó a pelear por su propio pozo. Y disminuyó la intensidad del combate.

–Al caer en la cuenta de que los refuerzos que esperaba no llegarían ¿qué hizo?

–... Mientras hablaba por radio oí una explosión próxima, subterránea. Habían metido una granada de fósforo adentro del pozo situado a mi izquierda... Subí hasta la boca del pozo, era todavía de noche y

reinaba un gran silencio. Cuando asomé la cabeza había tres soldados ingleses a un metro y medio de distancia, apuntándome. Estaban esperando que saliera. Habían caído el pozo de mi derecha y el de mi izquierda... Me hicieron señales con el arma de que saltara afuera y, mientras lo hacía, en mi mal inglés grité: "¡No tiren a mi gente! Yo soy el teniente Vázquez. Soy el jefe de todos esos soldados en este lugar. Quiero hablar con ellos". Me respondieron OK, OK...

–¿Cuántos sobrevivieron?

–Se acercaron a mí no más de seis soldados. De treinta y siete que éramos, solamente seis podían hacerlo. Los demás estaban muertos o sus heridas no les permitían moverse.

El BIM 5 fue la última unidad que combatió en Malvinas. Al amanecer el 14 de junio la suerte estaba echada. Arturo Pérez Reverte, cronista de guerra español que luego sería conocido como un notable literato, escribiría para una revista especializada madrileña [21]:

La defensa argentina se desmoronó y las avanzadas británicas llegaron hasta los suburbios de la capital, una ciudad de casas bajas y livianas, muy poco a propósito para intentar, como último recurso, el combate callejero contra los atacantes... Puerto Argentino estaba perdido.

Hacía frío y lloviznaba. Las colinas aparecían empolvadas de blanco a raíz de una ligera nevada caída durante la noche y los efectivos que habían conformado el dispositivo de defensa se reple-

21 *Revista Defensa*, número 52-53, Madrid, agosto-septiembre de 1982, tomado de *Crónica Documental de las Malvinas*, Editorial Redacción, obra ya citada.



Combate nocturno

garon sobre la ciudad. Antes del mediodía se estableció de hecho un cese del fuego. Y, concluida la jornada, el general Menéndez firmaba el acta de capitulación ante el general Moore.

Después de la guerra

PRISIONEROS y desarmados, los argentinos fueron transportados de regreso al continente. Entre ellos se cuenta nuestro conocido, el teniente primero Domínguez Lacreu, aquel que prometiera dejar de fumar en ocasión del primer bombardeo británico al aeródromo de Puerto Argentino. Marcha contrariado, al frente de una fracción que pronto será evacuada. La televisión británica registra el momento. Y, al advertir la presencia de las cámaras, el oficial se da vuelta y les dedica un gesto decididamente grosero.

El propósito de Domínguez Lacreu fue estropear la filmación. Pero quienes la compaginaron prefirieron conservar la escena que, así, se haría famosa y daría la vuelta al mundo. Transformándose el ademán en una suerte de actitud emblemática, adoptada por aquellos que consideran la Guerra de las Malvinas como un asunto respecto al cual no está dicha la última palabra. Debido a ello, alguien se inspiró en aquel gesto para componer un extenso poema, algunas de cuyas estrofas dicen:

Te agradezco, soldado, tu arrebato atrevido,
aunque ignore tu nombre e ignore tu apellido.

Celebro tu ademán, celebro tu talante,
celebro el alegato inscripto en tu desplante.

Plástico y elocuente, tu ademán detenido
gritará que la guerra no es asunto concluido.

Pues allí, circundadas por espuma revuelta,
las Malvinas esperan, esperan nuestra vuelta.

La gestión del general Galtieri no sobrevivió a la derrota en Malvinas. Manejados los hilos desde la embajada de los Estados Unidos, una conspiración puso fin a su gobierno, siendo sucedido por el general Bignone. Quien dispuso o permitió que los soldados que volvían de la guerra no recibieran la cálida bienvenida que merecían y, en cambio, fueran aislados como enfermos contagiosos, iniciándose así una campaña de *desmalvinización* que se prolongaría a lo largo de los mandatos de Raúl Alfonsín y Carlos Menem.

Cabe interrogarse sobre los motivos que impulsaron a *desmalvinizar*. Y la respuesta no es difícil: más allá de aciertos y errores, es claro que no retroceder ante la instancia suprema de la guerra, en defensa de una decisión nacional, resultó un gesto potencialmente peligroso para quienes dirigen la marcha del mundo. Desde su punto de vista, un país capaz de asumir tal actitud debe suscitar recelo, pues ha demostrado que puede llegar a adoptar posiciones con autonomía de criterio. Y, consecuentemente, será necesario anular dicha posibilidad a fin de conjurar eventuales reincidencias. Ése es el motivo profundo e inconfeso de la *desmalvinización*. Y, al mismo tiempo, ese debe ser el motivo, confeso y manifiesto, de una patriótica *malvinización*.

Concluida la guerra, en Londres se constituyeron tres comisiones que analizarían sus causas y efectos, a fin de adoptar las medidas

más convenientes para Inglaterra con relación al archipiélago. Una de ellas, presidida por Lord Kershaw, contó con asesoramiento de un argentino: el ingeniero Guido Di Tella. Quien, sugestivamente, más adelante llegaría a ser canciller de nuestro país.

Durante la gestión de Carlos Menem se firmaron los *Acuerdos de Madrid* con Gran Bretaña (1989 y 1990), en los cuales se instituyó la *fórmula del paraguas*, que permite tratar sobre distintos aspectos de la relación entre ambos países, sin que ello incida sobre el diferendo en torno a la soberanía. Cosa que favorece a los británicos, necesitados de establecer un *modus vivendi* con el vecino continental de las islas, y perjudica a la Argentina, cuyo interés fundamental consiste, precisamente, en que le sea reconocida su soberanía sobre ellas.

Por otra parte, también durante el gobierno de Menem y siendo canciller Di Tella, éste aplicó la llamada política de seducción respecto a los *kelpers*, enviándoles cariñosos mensajes personales y obsequios navideños. Dentro del marco de esa política, el ministro presentó como un triunfo haber logrado que los argentinos pudieran viajar a las Malvinas cumpliendo el único requisito de hacer sellar su pasaporte. Es decir, realizando el trámite que precipitó la guerra cuando, con justa razón, Costa Méndez consideró inaceptable que los obreros de Davidoff admitieran que se sellaran sus pasaportes en Grytviken, como si pisaran suelo extranjero.

Aunque la afirmación resulte discutible, tengo para mí que el hecho más importante protagonizado por la Argentina en el siglo XX fue la *Guerra de las Malvinas*. Entre otras razones porque puso al país en el centro de la escena internacional, con motivo de un reclamo justo llevado hasta sus últimas consecuencias. A lo cual se sumó que, ante la escalada de los acontecimientos, se entendió actuar en defensa del honor de la República mediante una decisión

autónoma que, en aquel momento, contó con el apoyo masivo de la población. Hubo aciertos y errores, como en toda empresa humana. Pero cabe señalar, sin embargo, que éstos fueron menos de los que se suelen imputar a los protagonistas y los aciertos más de los que se les reconocen. Por otra parte, respondiendo a quienes sostienen que la guerra significó un retroceso respecto a la secular confrontación con Inglaterra, hay que tener en cuenta que, antes de abril de 1982, pocos conocían nuestras reivindicaciones y, después de tal fecha, nadie ignora que la Argentina considera a las islas y sus dependencias parte del territorio nacional. Conviene recordar finalmente que la derrota militar no determinó que se reconociera derecho alguno a Gran Bretaña, manteniendo el país sus reclamos en los foros internacionales.

Con relación a las acciones bélicas, el Ejército pudo exhibir el comportamiento de varios oficiales jóvenes, algunos no egresados aún del Colegio Militar; de sus artilleros, helicopteristas y de sus compañías de comandos. La Armada llevó a cabo con toda precisión la parte a su cargo en la ocupación de Stanley; siendo dignas de destacar las misiones cumplidas por la Aviación Naval, por el Batallón 5 de Infantería de Marina y por el submarino *San Luis*. En cuanto a la Fuerza Aérea, asombró con el coraje y pericia de sus pilotos, sea los que tripularon cazabombarderos, sea los que volaron aviones de transporte. Finalmente, tanto la Gendarmería Nacional como la Prefectura Naval se destacaron por el comportamiento irreprochable de sus hombres.

A modo de homenaje, quiero cerrar estas páginas utilizando la letra de una canción que, con música de mi hija Cata y bajo el título de *El soldadito dormido*, está dedicada a quienes dieron la vida por su patria en la guerra de 1982.

Venías de los campos y la sierra,
llegabas de talleres y oficinas,
soldadito que fuiste a la guerra,
soldadito dormido en las Malvinas.

Traías las distancias de la tierra
y suburbios celestes de glicinas,
soldadito que fuiste a la guerra,
soldadito dormido en las Malvinas.

ESTRIBILLO

Un arcángel artillero,
un arcángel musiquero,
que lleva casco de acero
y a ratos toca el laúd,
está velando tu sueño,
tu sueño de héroe pequeño,
que combatió con empeño
hasta dormirse en el sud.

Casi nada sabías de Inglaterra,
de su bruma y sus libras esterlinas,
soldadito que fuiste a la guerra,
soldadito dormido en las Malvinas.

Solamente sabías que se aferra
el inglés a unas islas argentinas,
soldadito que fuiste a la guerra,
soldadito dormido en las Malvinas.

Indice

El Autor 5

Presentación, por Carlos A. C. Büsser 7

Capítulo 1. Tras su manto de neblina 11

Capítulo 2. Destrucción de Puerto Soledad 15

Capítulo 3. La usurpación británica 21

Capítulo 4. La hermanita perdida 29

Capítulo 5. Tres batallas navales y otros sucesos 35

Capítulo 6. Hacia la guerra 43

Capítulo 7. Operación Rosario 49

Capítulo 8. Trincheras y diplomacia 53

Capítulo 9. Se desencadena la guerra 59

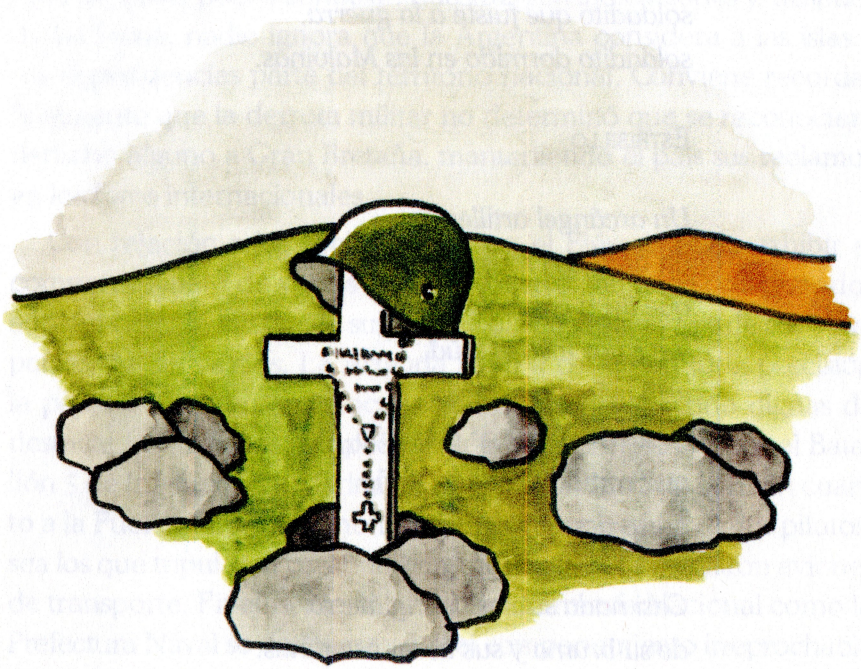
Capítulo 10. Acciones aeronavales 69

Capítulo 11. El fragor de la batalla 77

Capítulo 12. La lucha continúa 85

Capítulo 13. Últimas acciones y caída de Puerto Argentino 93

Capítulo 14. Después de la guerra 103



Este libro se terminó de editar
el 26 de mayo del año del Señor 2021
Memoria de San Felipe Neri

Ilustraciones

Un viejo mapa de las Malvinas 9

Avistaje de las Malvinas desde la carabela San Antonio 13

La Heroína toma posesión de las islas 17

Vernet y su mujer 23

La goleta Sarandí 27

Rivero y algunos de sus seguidores 31

Primera Guerra Mundial: batalla naval de las Falkland 37

Fitzgerald aterriza en las Malvinas 39

La factoría ballenera de Puerto Leith 45

Blindados argentinos en Stanley 51

Un Hércules sobre las islas 55

El submarino Santa Fe, averiado, en Grytviken 61

Sus tripulantes abandonan el crucero Belgrano 67

El Sheffield en llamas 73

Soldado de infantería en su posición 79

Ataques aéreos en San Carlos 83

Despegue de un avión argentino en el continente 91

Pieza de artillería en las proximidades de Puerto Argentino 97

Combate nocturno 101

Tumba de un soldado argentino en las Malvinas 108



TAL vez quepa preguntarse por qué los chicos argentinos deben conocer la llamada Cuestión Malvinas, que describe el constante empeño del país por recuperar los archipiélagos de Malvinas, Georgias del Sud y Sandwich del Sud, usurpados por Gran Bretaña. Las páginas que siguen contienen informaciones sobre los mencionados territorios y, lo que es más importante, sirven para sembrar en el espíritu de los jóvenes la semilla del amor que deben sentir por ellos, impulsándolos a estudiar y actuar con intención de recobrarlos, engrandeciendo así nuestra Patria.

CARLOS A. C. BÜSSER

ISBN 978-987-47603-7-1