

YPF y soberanía. El testimonio de una visita a las Islas Malvinas durante los “Acuerdos de Comunicaciones”

José Federico Witkowski

Universidad de La Plata

yosiwitkowski@gmail.com

Introducción

Con este trabajo tengo la intención de poder visibilizar una faceta poco explorada relacionada con las Islas Malvinas. Hoy en día los trabajos de investigación que se destacan dentro del ámbito académico concernidos con la Cuestión Malvinas están orientados, en gran medida, a abordar lo relacionado con el campo de la memoria y más precisamente los estudios de la memoria en el periodo de posguerra, o también con los estudios emplazados en cuestiones de diplomacia internacional y de geopolítica. Este trabajo arrojó una visión sobre cómo fue el periodo de entendimiento pre-guerra con Gran Bretaña ubicado temporalmente entre los años 1971-1982. Pudiendo observar una fuerte presencia del estado nacional dentro del archipiélago malvinense y un fructífero acercamiento con los isleños, los cuales vieron transformada su vida cotidiana. Durante esta etapa funcionó el “paraguas de soberanía” mediante el cual se pudieron realizar negociaciones para sacar del aislamiento a los isleños, pero en donde en ningún momento se puso en discusión el tema sobre la soberanía del archipiélago, es más durante toda esta etapa nunca hubo una negociación oficial por parte del gobierno británico para tratar el traspaso de soberanía.

Mi objetivo principal es visibilizar y problematizar la vivencia de un trabajador de YPF dentro del archipiélago desde la óptica y el recuerdo del testimonio de su hija. Pudiendo enmarcarlo dentro de dicho contexto con el fin de ponerlo en valor y además que con su aporte se pueda enriquecer aún más este periodo del pasado reciente de nuestro país.

Contexto Histórico

Desde 1833, la República Argentina realizó numerosos reclamos a los organismos internacionales y frente al gobierno de Gran Bretaña por la reafirmación de los derechos de soberanía sobre las Islas Malvinas e Islas Georgia Del Sur y Sándwich del Sur. Por más de cien años los pedidos de soberanía no tuvieron ninguna repercusión en el ámbito internacional y recién para mediados del Siglo XX pudo cambiar este panorama con la ayuda del accionar de los movimientos de descolonización y con su activa manifestación por el pedido de independencia de sus territorios que permanecían en posesión de las principales potencias europeas. Estos movimientos tuvieron gran adhesión y acompañamiento en países pertenecientes a los continentes africano y asiático, en razón de que fueron los más afectados por la intromisión de los países europeos con su posterior control político-militar de su territorio, que para fines del Siglo XIX se consolidó a favor de los dominantes “una economía global (...) con un tejido cada vez más denso de transacciones económicas, comunicaciones y movimiento de productos, dinero y seres humanos”¹.

Con el final de la Segunda Guerra Mundial en 1945 los países afroasiáticos que todavía sufrían el dominio europeo comenzaron a tener una notable relevancia logrando, por ejemplo, reunirse en la Conferencia de Bandung en 1955 la cual tenía por objetivo forjar una alianza político económico y que contó con la participación de 29 países afroasiáticos recientemente independizados. Otro logro fue que consiguieron que sus reclamos fueran tomados en cuenta por la O.N.U, en 1960 esta sancionó la Resolución 1514 (con abstención de voto entre otros países de Gran Bretaña y Estados Unidos), en donde esta institución “se convertiría en una tribuna privilegiada desde donde los territorios coloniales pudieron luchar por su libre autodeterminación”², además de instar a un dialogo entre la metrópolis y su colonia para que se tomaran medidas de traspaso de poder favoreciendo a las colonias, debiéndose llevar acabo sin condiciones y sin represión.

Con este contexto favorable que se le presentó a nuestro país, se logró visibilizar el reclamo de soberanía sobre el archipiélago del Atlántico Sur ante la comunidad internacional enmarcándolo como un litigio de soberanía irresuelto y con la necesidad de que llegue a una solución efectiva y pacífica. La particularidad que presentó este caso fue

¹ Hobsbawn, 1998:71

² Muñoz, 2011: 5

que “en las Islas Malvinas, hasta donde sabemos hoy, no vivían pueblos originarios. Los conquistadores no expulsaron ni sometieron a ninguna población”³, constituyendo un poblamiento efectivo de las mismas, primero mediante el impulso de la administración dirigida por Luis Vernet que respondió a las Provincias Unidas del Río de la Plata, y segundo por el gobierno británico luego de la usurpación de estos sobre las Islas Malvinas en 1833. Lo que hizo que, para este caso, quedara sin efecto el derecho de la libre determinación de los pueblos.

La Resolución 1514 permitió a la Argentina poder tener un marco legal y jurídico que respaldara su reclamo frente a los organismos internacionales y a Gran Bretaña, para 1964 nuestro país logró un avance histórico en el plano diplomático con la exposición del Canciller argentino en la O.N.U José María Ruda, en donde expuso su defensa de la soberanía nacional de las Islas Malvinas frente al Subcomité III, y este aprobó por unanimidad sus conclusiones y recomendó:

“(…) la Declaración sobre la Concesión de la Independencia a los Países y Pueblos Coloniales al territorio de las Islas Malvinas, (...) Tomó nota de la existencia de una disputa de soberanía entre los Gobiernos del Reino Unido y de la Argentina (...) y recomendó al Comité Especial que invitara a los Gobiernos del Reino Unido y de la Argentina a entablar negociaciones a fin de encontrar una solución pacífica a este problema”⁴

El 16 de diciembre de 1965 se aprobó en la Asamblea General de las Naciones Unidas la Resolución 2065 (XX) que visibilizó la existencia de una disputa de soberanía sobre las Islas Malvinas por parte de Argentina y de Gran Bretaña. Esta sanción fue un hito diplomático debido a que obligó a las partes en disputa a llegar a un acuerdo pacífico, y que también incluía en las negociaciones a los isleños. Este acontecimiento, ocurrido bajo la presidencia de Arturo Illia, dio comienzo a una etapa de prospero entendimiento y fluida interrelación entre el continente y el archipiélago que se vio interrumpido abruptamente por el conflicto armado el 2 de abril de 1982. Para comienzos de la década del setenta Gran Bretaña mostró un escaso interés por las Islas llegando a percibir como un pasivo económica para la corona británica, sumada a la decisión de la FIC (Falkland Island Company) de retirar el servicio de buques de abastecimiento marítimos

³ Lorenz, 2013: 19

⁴ MRECIC, 2015: 11

provenientes desde Montevideo hacia Puerto Stanley por los altos costos que este presentaba, esto “habilitó un periodo de negociaciones entre el Reino Unido y Argentina sobre cuestiones prácticas, que dio lugar al Acuerdo de Comunicaciones de 1971”⁵

El 1 de julio de 1971 estos países formularon una declaración conjunta constituida por 18 puntos fundamentales planteados para sacar a los isleños del aislamiento en el que se encontraban mediante una asistencia económica-social hacia los habitantes del archipiélago. Con los beneficios “se comenzó a cooperar en materia de servicios aéreos y marítimos regulares, en comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas, y en el campo de la salud, educación, agrícola y técnico dentro del archipiélago”⁶. Estas negociaciones se llevaron adelante bajo el denominado “paragua de soberanía” lo que permitió que se realizaran acuerdos bilaterales sin que discutiera las respectivas posiciones de soberanía sobre las islas.

Los principales beneficios fueron: en primer lugar, que se dispuso de 1 vuelo semanal hacia las islas proveniente de Comodoro Rivadavia a cargo de LADE (Líneas Aéreas del Estado) donde no solo se transportaron pasajeros sino que también se abasteció de alimentos a las Islas y también funcionaron como servicio postal a cargo del Correo Argentino. También se permitió la instalación por parte de LADE de una oficina comercial en Puerto Stanley, que llegó a brindar trabajo a los propios isleños. En total desde 1971 hasta 1982 “se hicieron 1.515 vuelos de Líneas Aéreas del Estado (LADE), que transportaron 21.597 pasajeros y 465.763 kilogramos de carga; esa cantidad de servicios insumió 3.553 horas de vuelo”⁷

En segundo lugar, se implementó la White Card (Tarjeta Blanca), este era un documento sin identificación de nacionalidad para que isleños y continentales pudieran circular libremente sin que fuera sellado el pasaporte. En tercer lugar, en 1972 se inició la construcción y ampliación del pequeño aeródromo en la capital malvinense que estuvo a cargo del estado argentino, este contó con una pequeña pista de aterrizaje que no era apta para recibir aviones comerciales. Con dicha construcción se mejoró y se regularizó el tráfico aéreo tanto de personas como también para asistencia sanitaria, incluyendo la llegada regular de la correspondencia, diarios, revistas, vídeos, películas para su

⁵ Erlich, 2015: 48

⁶ Erlich, 2015:49

⁷ Bazzani, Oscar Clemente, 2008

proyección en el cine local, pequeñas encomiendas y el abastecimiento de verduras frescas, medicinas, y hasta productos panificados.

En quinto lugar, otra de las medidas giró en torno a la educación y al poder afianzar los lazos interculturales entre el continente y las islas. Se enviaron maestras argentinas a Puerto Stanley para que pudieran enseñar el idioma castellano, el gobierno inglés les proveyó entre otras cosas de una casa, comida y transporte para una mejor movilidad. Se aprobaron las becas para los estudiantes isleños que quisieran cursar sus estudios secundarios en escuelas bilingües del continente. En sexto lugar, en el campo de la salud existieron acuerdos para que la Argentina brindara asistencia médica a cualquier habitante de las islas que lo requiriera con traslados vía aérea a hospitales de Comodoro Rivadavia y de ser necesario poder derivar a los pacientes al Hospital Británico de Buenos Aires.

Por último, me gustaría destacar el arribo a las Islas de dos importantes empresas estatales: Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) y Gas del Estado. El primero en establecerse fue YPF con la construcción de su fábrica ANTARES, donde se llegó a producir nafta, gasoil y querosén, hasta llegó a tener un surtidor propio en las islas. Dentro de las instalaciones de YPF se anexó Gas del Estado, esta empresa se encargó de brindarles a los isleños el servicio de gas envasado (gas licuado de petróleo-GLP) que eran utilizados en su mayoría para calefaccionarse y para el uso de las cocinas. “A partir de 1975 Gas del Estado procede a suministrar gas licuado en cilindros de 45 Kg y a partir de 10 de noviembre de 1981 entrega gas licuado en garrafas de 10 Kg”⁸. Antes de su llegada la forma más común de cubrir las necesidades domésticas en materia energética eran solucionados por el uso de la turba.

Todo lo referido anteriormente muestra que durante la etapa comprendida se vivió un periodo de fluida comunicación entre el continente y las islas, permitiéndoles a los isleños salir del aislacionismo en el cual se encontraron inmersos y de poder mejorar su calidad de vida.

Malvinas e YPF: Una Historia Familiar

⁸ Miganne, 2007:114

Sandra Maturi es docente jubilada, que vive en la localidad de Cinco Saltos, Rio Negro. Ella es oriunda de la Provincia de Buenos Aires, más precisamente de la localidad de Banfield perteneciente al Partido de Lomas de Zamora. En la década del 70 tuvo una relación estrecha con las Islas Malvinas ya que su padre, que era empleado de YPF, trabajó durante un año allí, durante esta estadía la empresa le pagó el viaje a ella y su familia para poder ir a visitarlo durante una semana para las vacaciones de invierno de 1975. Este testimonio nos permitió poder trazar un paralelismo entre una vivencia personal y el contexto de fructíferas relaciones de entendimiento que llevó adelante el estado nacional junto a los isleños antes de 1982.

Guillermo Maturi fue empleado de YPF por más de 20 años y gracias a este pudo recorrer todo el país. Para el año 1974 tuvo la posibilidad de ser enviado a un nuevo destino: las Islas Malvinas. Como mencionamos anteriormente, la empresa estatal comenzó a desempeñar trabajos, entre otros, de abastecimiento de nafta a los isleños. Para esto la empresa dispuso de un proceso de selección de varios aspirantes considerados aptos para realizar el trabajo en las Islas y de una investigación de averiguación de antecedentes (tanto de él como de su familia). Finalmente, Guillermo fue elegido para desempeñar su trabajo en la parte de planeamiento y montaje de obras, más precisamente para cumplir la tarea de instalación de galpones y de tanques de almacenamiento para combustible. Este trabajo, por lo que recuerda Sandra, fue realizado en el plazo de 1 año (1974/1975) dentro del cual a los empleados se les otorgó la posibilidad de retornar a sus hogares cada 3 meses por un plazo de 15 días y luego volver a su puesto de trabajo en Puerto Stanley. Otra posibilidad que ofreció la empresa fue que la familia tuviera la posibilidad de viajar a las Islas por el plazo de 1 semana con todos los gastos pagos por YPF, posibilitando que el empleado siguiera trabajando y pudiera ver a su familia en las horas de descanso y el fin de semana.

Una vez que Sandra y su familia (integrada por una hermana mayor y su madre) tuvieron la documentación correspondiente (White Cards) emprendieron su viaje con una escala obligada de Buenos Aires - Comodoro Rivadavia antes de cruzar el Mar Argentino. La entrevistada recuerda que cuando asistió a la escuela primaria no se le enseñó nada sobre este tema y que el único conocimiento previo que tuvo fue que “sabía que solamente eran argentinas”⁹, concluyendo con que “iba con la visión de ir a un lugar que estaba ocupado

⁹ Entrevista a Sandra Maturi, Cinco Saltos, 9/11/2020

por una potencia extranjera y que tenían un sistema de vida totalmente distinto al nuestro, que iba a ser una experiencia distinta”¹⁰. El traslado hacia las Islas se hizo por la empresa LADE, propiedad de la Fuerza Aérea Argentina, que contó para sus vuelos a Malvinas con dos tipos de aviones que funcionaban a turbohélice: los Fokker F-27 y Fokker F-28. Otro trabajo en conjunto que desempeño LADE y los transportes marítimos a cargo de la Armada Argentina fue el transporte de variados productos, como, por ejemplo: frutas frescas, productos panificados, diarios, revistas, servicio de encomiendas entre otros.

A la entrevistada le llamó la atención que dentro del avión que iba las Islas los isleños que regresaban del continente con bolsas de compras que contenían frutas frescas, esto era algo común y fue toda una novedad para los isleños ya que antes de los acuerdos con el gobierno nacional lo único que les llegaba eran productos envasados mediante los envíos de buques desde Gran Bretaña. Destacó que el aeropuerto era muy chico “parecía un pequeño hangar con una pista”¹¹, y que estaba en remodelación ya que se iba a realizar una ampliación y mejora de la pista de aterrizaje, “los trabajos incluían la construcción e instalación de todo aquello que hiciera a la seguridad operativa en relación con las aeronaves de mayor porte”¹²

Específicamente con el trabajo de Guillermo recuerda que el lugar que se les asignó como residencia a los empleados de YPF en algún momento funcionó como observatorio astronómico, consistía en un pabellón grande circular donde había varias habitaciones, con una capacidad de entre 2 a 3 personas, con un número aproximado de 50 trabajadores permanentes en las Islas. Las condiciones climáticas sumadas a las características especiales de terreno complicaron la obra que en la cual trabajó Guillermo por lo que se tuvo que ir planificando sobre la marcha para sortear los distintos obstáculos que se presentaron.

Es acertado destacar que, aunque para esta época se detectó un grado elevado de relación entre el continente y el archipiélago, solo se encontraron trabajando aquellos empleados argentinos destinados a alguna de las tantas tareas específicas propiciadas dentro de las Islas. Sobre esto Sandra recordó que “los únicos argentinos que vi en las islas eran los que específicamente estaban trabajando ahí”¹³ (ej.: las docentes argentinas en las Islas,

¹⁰ Entrevista a Sandra Maturi, Cinco Saltos, 9/11/2020

¹¹ Entrevista a Sandra Maturi, Cinco Saltos, 9/11/2020

¹² Roll Out Spoting Aeronáutico del Cono Sur, 2010

¹³ Entrevista Sandra Maturi, Cinco Saltos, 9/11/2020

los empleados de YPF o de LADE) aunque en todo momento dejó en claro que la relación que había con los Kelpers era de suma camaradería. Aun así, existió un cierto sector de isleños que vieron con cierta reticencia el accionar de nuestro país, por ejemplo, la F.I.C. mantuvo una fuerte posición de lobby para dificultar las negociaciones de soberanía entre Argentina y Gran Bretaña ya que su control en la actividad económica dentro del archipiélago se podía ver amenazado.

Otra particularidad que le sorprendió a la entrevistada fueron las condiciones climáticas que había en el archipiélago, el clima imperante era muy agreste debido a que “(...) en las islas impera un frío clima frío y netamente oceánico, y por lo tanto con temperaturas bastante uniformes”¹⁴, Sandra atestiguó que la sorprendió el cambio del clima en las Islas ya que en un solo día tuvo sol, lluvia y nieve. Otra situación llamativa fue la forma de vida que presentaron los isleños, junto a su familia se hospedaron en la casa de un matrimonio mayor el cual utilizaba la turba para calefaccionarse y para cocinar. Este es un material orgánico muy común en esa zona, al tener una alta propiedad en carbono que era utilizado como combustible para los hogares. Según recuerda Sandra las casas en Puerto Stanley solían tener atrás galpones especiales donde acumulaban la turba. La labor de la recolección de turba “(...) se realiza una vez al año, en primavera, (...) a cada hogar se le asigna un lote para extraer la turba, ese predio puede ser usado durante cuarenta o cincuenta años, ya que la turba alcanza de cuatro a cinco metros de profundidad”¹⁵. Recién a mediados de la década del 70 cuando se instala en las Islas Gas del Estado se pudo cambiar ese tradicional sistema de calefacción por las garrafas de gas envasado.

También recordó que este matrimonio tenía una parte de su familia (hijos y nietos) residiendo en Nueva Zelanda, esta era una situación frecuente en los habitantes de las Islas pues el aislamiento en el cual se encontraban, sumado a la poca posibilidad de encontrar una oportunidad laboral que les permitiera progresar económicamente, principalmente a la gente joven, los obligaba a emigrar hacia otros países. Por ejemplo, Sandra recuerda que su padre le había comentado que era común que las adolescentes isleñas para poder salir del archipiélago se casaran con los Marines británicos que iban allí a cumplir servicio. Hay que recordar que todavía para esta época los Kelpers eran

¹⁴ Betts, 1987: 71

¹⁵ Betts, 1987:81

considerados ciudadanos de segunda para la Corona Británica, es decir que no tenían el mismo status social, y por ende los mismos derechos que un residente en Gran Bretaña.

Asimismo, Sandra recordó un hecho que les ocurrió el fin de semana cuando salieron con su familia a recorrer los alrededores de Puerto Stanley en una camioneta Dodge (de fabricación nacional) perteneciente a la empresa, los isleños les indicaron que vayan a un determinado lugar donde se encontraban antiguos corrales de piedras que databan del Siglo XIX utilizados por los gauchos para controlar el ganado. Esto demostró una relación preexistente que llegaron a tener los isleños con nuestros gauchos durante el gobierno de Vernet y aún en los años posteriores a 1833 tras la ocupación británica en los que se quedaron trabajando en estas tierras. Esta relación tuvo tal grado de relevancia que influyó en la toponimia de los lugares y en la denominación en castellano de ciertos objetos y animales. “Todo el mundo en las islas sabe de qué se está hablando cuando se dice alzan, zaino, malacara, manchau, rosillo o moro picaso. (...) También quedaron nombres geográficos, como Dos lomas, Horqueta, Cantera, Bombilla, Rincón Grande, Rio Malo, Cuero Brook, estancia, cerrito, Colorado Pond”¹⁶.

Por último, me gustaría destacar el poder hegemónico y absoluto que presentó la Falklands Islands Company (F.I.C) dado que desde su fundación en 1851 influyó directamente en el destino de todos los habitantes de las Islas. Históricamente el principal ingreso del archipiélago fue gracias a la exportación de lana ovina y en segundo lugar el ingreso de licencias de pesca. Esta empresa llegó a actuar cómo “agente de las estancias independientes para el transporte, almacenaje, seguro y venta del producto”¹⁷. Tuvo el control de los almacenes, el único matadero, el único muelle para carga y descarga de productos (cabe aclarar que YPF solicitó tener un muelle propio para poder realizar de una forma más eficiente el traslado de materiales pero debido al lobby impuesto por la F.I.C esto fue denegado), del equipo de apoyo portuario, de dos compañías de fletes (una que funcionaba dentro de la Isla y la otra que se encargaba de traer productos desde Gran Bretaña y llevar la lana, controla 2 de las 3 empresas compradoras de lana, opera la agencia de viajes, maneja los fletes y envió de correspondencia, entre otras actividades. Con respecto a esto, Sandra recuerda que “en ese momento había 4 grandes proveedurías que vendían de todo desde comida, accesorios para la casa, vehículos, etc. Y estaban controlados por la F.I.C.” En una tarjeta postal que le envió Guillermo a su familia en

¹⁶ Betts, 1987: 32

¹⁷ Betts, 1987: 46

octubre de 1974 se puede notar que estas son distribuidas exclusivamente por la F.I.C graficando de esta manera el control que ejerció sobre los isleños.

Conclusión

“A veces las decisiones de turno de los políticos son poco acertadas”¹⁸ fue la frase que utilizó Sandra para referirse a la decisión del gobierno militar argentino de recuperar las Islas Malvinas. Además, retrata perfectamente el cierre abrupto de la relación entre nuestro país y Gran Bretaña durante la década del setenta. Quisiera destacar dos circunstancias trascendentales sobre este periodo: la primera fue que nuestro país pudo aprovechar la transformación del contexto mundial vivida a mediados del Siglo XX, que permitió no solo poder visibilizar el litigio existente sino poder darle un marco jurídico y legal al histórico reclamo de soberanía de Argentina sobre las Islas Malvinas. La Resolución 2065 (XX) fue un paso importante para la diplomacia argentina con respecto, no solo porque visibilizó el reclamo argentino de soberanía sino también porque dispuso que las dos partes litigantes pudieran llegar a una solución pacífica, teniendo en cuenta la voluntad de los isleños en las futuras negociaciones.

En segundo lugar, tiene lugar el Acuerdo de Comunicaciones firmado en junio de 1971 llevado adelante durante el gobierno del presidente de facto Alejandro Lanusse, este acuerdo mostró una firme política de acercamiento hacia los isleños y les permitió que salieran del aislamiento en cual estaban inmersos. El único contacto que tuvieron anteriormente con el exterior fue por medio de los buques de carga que llegaban a Malvinas cada 6 meses provenientes del Reino Unido, estos funcionaron tanto como reabastecedores de productos de gran variedad y como también como nexo para transportar la producción lanera hacia los puertos británicos y de ahí a diferentes puntos del mundo.

Este Acuerdo fue ampliado con el transcurso de la década generando un cambio significativo en la vida cotidiana de los isleños como, por ejemplo: el cambio de sistema de calefacción y de cocina de las Islas que funcionaba por medio de combustión de turba, se pasó luego a utilizar el “caloramas” y la cocina a gas gracias a los trabajos de Gas del Estado. También con la instalación, por parte de YPF, de surtidores para el

¹⁸ Entrevista a Sandra Maturi, Cinco Saltos, 9/11/2020

reabastecimiento de diferentes tipos de vehículos (principalmente automóviles y motos). A estos se les agrega el incentivo de la enseñanza del español en las escuelas de las Islas y con las becas otorgadas por el estado argentino para que estudiantes secundarios viajen de intercambio a escuelas bilingües en el continente muestran claramente el acercamiento cultural que se incentivó desde el estado nacional. El trato que proporcionó el estado nacional fue cordial y de entendimiento en donde se priorizó mejorar la calidad de vida de los Kelpers y sacarlos del aislacionismo en el que se encontraban.

Contrariamente a los planes argentinos se presentaron tres inconvenientes durante esta etapa: el primero fue el poder real que tenía en toda la Isla la monopólica compañía F.I.C, esta miraba con cierto desconfío las acciones del Estado nacional debido a que creía que sus intereses políticos-económicos se verían disminuidos con un cambio de soberanía a manos de los argentinos, al contar con cierto grado de influencia dentro del gobierno local se aseguró que las negociaciones fueran lentas o se estancaran. El segundo inconveniente fueron los datos que arrojó el informe Shackleton en 1976, demostrando la existencia de gas y petróleo dentro de la Cuenca Malvinas, en donde se vio la posibilidad de que la explotación petrolífera fuera un importante ingreso en las arcas de la Corona Británica.

Esta buena relación de entendimiento que se había generado pudo haber sido una piedra fundacional para un cordial entendimiento a largo plazo con la cual se hubiese llegado a poner en discusión algo tan anhelado por Argentina como el traspaso de soberanía. El último inconveniente fue el conflicto bélico que sostuvieron los dos partes en 1982, luego del enfrentamiento ya nada volvió a ser igual, lamentablemente la relación con Gran Bretaña y los Kelpers se rompió y la posibilidad de un traspaso de soberanía quedó totalmente paralizada, en donde hasta nuestros días nunca se pudo conseguir volver a una situación de cooperación como la que se sostuvo antes de 1982.

Bibliografía

- Bazzani, Oscar Clemente (2008). *Los Grumman Albatros en Malvinas*. Disponible en: <http://linea-ala.blogspot.com/2008/10/los-grumman-albatros-en-malvinas.html>
- Betts, Alexander (1987). *La verdad sobre las Malvinas mi tierra natal*, Buenos Aires: EMECÉ Editores.

- Erlich, Uriel (2015). *Malvinas: soberanía y vida cotidiana: etapas y perspectivas de la política exterior Argentina a 50 años de la resolución 2065(XX)*, Villa María: Eduvim.
- Hobsbawm, Eric (1998). *La era de la Revolución, 1789-1848*. Buenos Aires: Crítica.
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (2014). *Soberanía argentina en Malvinas. A 50 años del “Alegato Ruda”*. Buenos Aires: Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.
- F. J. Muñoz (2011). *La descolonización de Asia y África. El movimiento de los países no alineados*: Revista Clío N°37. Disponible en: <http://clio.rediris.es/n37/oposiciones2/tema68.pdf>
- Lorenz, Federico (2013). *Todo lo que necesitas saber sobre las Islas Malvinas*. Buenos Aires: Paidós.
- Roll Out Spoting Aeronáutico del Cono Sur (2010). Disponible en: <https://aerospotter.blogspot.com/2010/07/puerto-stanley-destino-de-lade.html>