

“Sin guerra, las Malvinas ya serian nuestras...”

Federico Gomez

“Sin guerra, las Malvinas ya serían nuestras...”, con estas palabras, finaliza la entrevista que le realizara uno de los principales diarios del país, al ex embajador argentino en Londres en los días previos al conflicto del Atlántico Sur, el ex embajador Carlos Ortiz de Rozas, el cual vivió de manera muy cercana todo el conflicto, por su rol como diplomático de la Argentina. Su opinión se basa principalmente, en los movimientos diplomáticos, que se dieron en la década del setenta, principalmente la “Política de Comunicaciones”, la cual comenzó oficialmente en el año 1971 a través de la Declaración Conjunta de Buenos Aires. Por medio de esa afirmación, el trabajo ahondará en la situación que encierra a ese momento de nuestra historia, la cual, quizás por el conflicto bélico de 1982 quedo relegada como solo un hito histórico diplomático, no siendo esta la verdad.

Mediante esta Declaración Conjunta, los habitantes de las islas accedieron por primera vez en más de cien años a la posibilidad de finalizar su educación básica, a servicios hospitalarios de mayor complejidad de los que podían encontrarse en las islas, o simplemente la posibilidad de tener un mayor contacto con el mundo cambiante en el que vivían, a través de mayor cantidad de medios de transporte tanto aéreos como navales, y no permanecer aislados y abandonados como se encontraban hasta ese momento, por su supuesto protector, el Reino Unido de la Gran Bretaña.

Esta declaración, tuvo a su vez, actores que se beneficiaron y otros que se perjudicaron; afectando de forma tanto positiva como negativa a los Kelpers, los habitantes de las islas, sino también a la República Argentina y al Reino Unido, los cuales a partir de esta declaración vieron alterada su conducta en sus relaciones bilaterales.

Al cumplirse treinta y cinco años de ésta Declaración Conjunta, y próximo a cumplirse veinticinco años del Conflicto del Atlántico Sur, el objetivo del presente trabajo es poder identificar cuales fueron tanto los aspectos positivos como los negativos, que se dieron con la firma de esta Declaración Conjunta, y cual fue la coyuntura política interna de ambos Estados, la situación diplomática entre los mismos, y las consecuencias a corto y mediano plazo que tuvo este "gentleman agreement" para los actores de este escenario, y al reconocer todas las variables, acciones y consecuencias propias de este "acuerdo", poder llegar a contrastar finalmente ,nuestras conclusiones, con la afirmación del ex Embajador, el Dr. Carlos Ortiz de Rosas, la cual originó en un principio la presente investigación, y de esta manera poder obtener una conclusión final, para comprender, estos sucesos los cuales marcaron finalmente el devenir del conflicto del Atlántico Sur, y sentaron las bases, ya sean jurídicas, políticas o diplomáticas, por la cual, el gobierno argentino y a más de 173 años de justos reclamos, continua exigiendo sus derechos soberanos sobre las islas de diversas maneras y en diferentes ámbitos.

La Declaración Conjunta de Buenos Aires, 1 de julio de 1971.

Antecedentes Cercanos:

Antecedentes históricos diplomáticos. De la Resolución 2065 al frustrado Memorándum de Entendimiento.

En el mes de enero de 1966, durante la presidencia del Dr. Arturo Illia, y como consecuencia directa de la Resolución 2065, por la cual la Organización de las Naciones Unidas, reconocía al diferendo de las Malvinas como una situación colonial, y por la cual instaba a las partes en conflicto a sentarse a dialogar, y bajo la gestión del Canciller Miguel Ángel Zavala Ortiz se produce la primer reunión con el Secretario de Estado de Relaciones Exteriores del Reino Unido, Michael

Stewart, la cual tenía como objetivo inmediato, iniciar los contactos previos a la negociación sobre el futuro de las islas.

En agosto de 1968, luego de más de dos años de arduas negociaciones, con un nuevo golpe de Estado y bajo el gobierno del General Onganía, el entonces embajador en el Reino Unido, el Brigadier Mc Laughlin y Lord Chalfont, acordaron un borrador de un "Memorando de Entendimiento sobre la cuestión Malvinas". En el se establecía la posibilidad cierta de una aprobación por parte del Reino Unido, de transferir a manos del gobierno argentino de la soberanía de esos territorios, con la condición principal de asegurar la comunicación entre las islas y el continente y la consecución de un acuerdo por el cual se garantizaran ciertos tópicos que resguardaran los intereses de los isleños, como habitantes de las islas.

Lamentablemente, el accionar de intereses espurios, los cuales, con el correr de los años tomaría cuerpo en la denominada UKFIC (UNITED KINGDOM FALKLAND ISLAND COMMITTEE), la cual tiene su origen en la FIC (FALKLAND ISLAND COMPANY), harían zozobrar estas negociaciones con su continuo lobby. Ambas organizaciones emprenderían, mediante un constante lobby, una continua presión en las altas esferas gubernamentales inglesas, y como podremos observar en la siguiente investigación su accionar no se detendría en este solo período, sino que su poder se incrementaría además de sus intereses (generalmente económicos).

El fracaso de estas negociaciones, y su posterior consecuencia, denotó el gran poder de este grupo lobbyista, el cual estaba compuesto, por diferentes grupúsculos pero de grandes interés, provenientes de diferentes esferas de la sociedad británica, pero muy entrelazados entre sí, a saber:

La F.I.C., con sede en las islas desde el año 1851, durante la década del 1960, controlaba el 46% de las tierras aptas para el usufructo económico, pero donde su poder se veía reflejado era en el control

total del comercio de lana, donde de veintinueve estancias laneras que se encontraban en las islas, tan solo cuatro no comerciaban su producción por medio de esta "compañía". De esta manera, y a solo ejemplo de enumerar uno de los tantos ejemplos que hay sobre el accionar de la F.I.C., veremos como su constante accionar boicoteara cualquier tipo de negociación.

La U.K.F.I.C, con oficinas oficiales en el 120 de Pall Mall *street*¹, subsidiaria de la empresa petrolera Coalite Co.), cuyo mayor poderío provenía de los intereses, que tenían en controlar la economía cuasi colonial de la isla, pero siendo respaldada por un gran poder financiero, la cual se originaba el poder del "petróleo" y de los grandes terratenientes.

La Royal Navy, el supremo emblema del Imperio Británico, estaba sufriendo drásticas reducciones presupuestarias, y debido a esto, y para no continuar con su debacle, debió emprender una presión, sobre el Parlamento, y especialmente sobre el Foreign Office, especialmente debido a esta nueva coyuntura donde la aparición de la nueva tecnología militar (tecnología misilística y poder aéreo), y el nuevo contexto global de la oleada anticolonialista, podía dejar sin el tradicional papel de fuerza de ultramar e imperial, de esa manera perdiendo su orgulloso históricamente reconocido.

El British Antarctic Survey; el cual tenía una base en las islas Georgias, ante una posible reducción de presupuesto, vería afectada seriamente su continuidad en la zona, esto sumado a la desprogramación del *HMS Endurance*, la cual estaba programada para mediados de 1982.

Y por último, pero no por eso menos importante, la conducta llevada adelante por la "prensa británica" en apoyo a la U.K.F.I.C., la F.I.C., la Royal Navy y el British Antarctic Survey, y los intereses Kelpers en

¹ La Trampa de Malvinas, Rubén Oscar Moro, Pág. 58. Edit Evidern 2005

ese entonces, teniendo quizás como claro objetivo, al público que consumía todas las noticias ávidamente referidas a la cuestión.

Con la negativa del Foreign Office de proseguir con las negociaciones, el fracaso del Memorandum de Entendimiento, debido al éxito de los grupos lobbystas, en lograr dar a conocer este "Memorandum" el cual se mantenía en reserva en el Reino Unido y ante la lentitud del gobierno argentino en responder al ofrecimiento, produjo un nuevo estancamiento en las negociaciones² el cual duraría por más de dos años.

La Declaración Conjunta de Buenos Aires, 1 de julio de 1971.

Escenarios internos de los actores. Escenario Interno Argentino:

Ya durante el gobierno militar de Lanusse, la diplomacia argentina luego de la desilusión sufrida ante el fracaso del Memorandum de Entendimiento, intento maniobrar ante la reinante negativa por parte del Reino Unido a dialogar sobre la soberanía, a pesar de las constantes resoluciones emitidas por la ONU.

Escenario Interno del Reino Unido:

El partido Conservador Británico, estaba en el gobierno con el primer ministro Edward Heath, para los inicios de la década de 1970, el gobierno británico prosiguió con la obstinación de desoír las resoluciones que la ONU había emanado de su seno, la cuales favorecían claramente el reclamo de soberanía de la Republica Argentina.

Y la situación en las Islas, la cual daría origen al Acuerdo de Buenos Aires:

² De Chapultepec al Beagle, Juan A. Lanús, Pág. 476.Edit. Emecé 1984

Dos áreas son las que deben llamar la atención en relación a la situación de las islas, para aquella época, una era la situación económica y financiera, y la otra es el problema humano y poblacional.

En lo económico, como anteriormente hemos hecho referencia, el principal recurso era la lana, con un total de 627.000 cabezas para el año 1965, pero que para el año 1974 y 1975, o sea más de diez años después, la cantidad de cabezas había aumentado solo en 17.000 cabezas lo que daba un total de 644.000. Esta disminución en los porcentajes de cabezas, quedo demarcada en la disminución de la rentabilidad para esos años de la explotación lanar, debido a la baja de los precios internacionales, y al aumento de las técnicas de producción.³

La distribución de las tierras, se da de manera, muy irregular, ya que las estancias que existen en las islas, son de grandes dimensiones, siendo la mayoría de estas de más de 20000 hectáreas, teniendo en su mayoría "potreros" de 8.000 hectáreas. La mayoría de las estancias de las, a pesar de tener sus propios dueños, la Falkland Island Company, tiene acciones de las mismas, por las cuales tiene poder decisorio, en cualquier asuntos interno de las estancias.

En la cuestión energética, para esos años, la única fuente de combustible y energía era la tierra misma, o sea la turba, la cual dista mucho de ser el combustible ideal.

Para aquellos años, la idea de la explotación petrolífera, aunque ya remontaba los aires de las islas, todavía quedaba en meras conjeturas, las cuales tomarían fuerza a mediados de la década del setenta, a través de la Misión Shackleton.

Para la década del setenta, con la disminución de la cantidad de ballenas debido a su caza indiscriminada, produjo una concentración extraordinaria del principal alimento de las ballenas, el "krill", crustáceo que al ser muy codiciado por las embarcaciones pesqueras espe-

³ Todos los datos económicos y financieros fueron obtenidos de "El reto de las Malvinas", Ronald K Crosby, Edit. Plus Ultra. 5° Edición, año 1992.

cializadas en su captura, como las embarcaciones rusas y japonesas que opera en la zona dejarían importantes ingresos, durante esos años, lo cual serviría para el futuro como un importante antecedente y fundamento para continuar este tipo de explotación hasta el día de hoy.

La situación financiera en las islas, como se podrá observar en el siguiente cuadro comparativo, ha permanecido sin demasiados exabruptos, debido en su mayoría a los fondos provenientes de los impuestos a los réditos y actividades lucrativas, y del impuesto aduanero sobre las bebidas alcohólicas y el tabaco.⁴

Año	Ingresos m\$n	Egresos m\$n	Superavit m\$n	Deficit m\$n
1964-1965	232.084.160 £	275.106.720 £		-43.022.560 £
1965-1966	344.445.360 £	306.826.800 £	37.618.560 £	
1974-1975	1.285.850.000.000 .£		81.638.500.000 £	

Fuente: Elaboración Propia basada en el libro de Ronald Crosby "El reto de las Malvinas"

De poder considerarse, los principales gastos mensuales que se toman de recursos del presupuesto, se observa claramente, que los primeros cinco de ellos sumaban más de la mitad del total de los egresos, los cuales son⁵:

Rubro		1965-1966	1974.1975
Aviación.....	£	33.519	37.604
Educación.....	£	66.125	97.964
Servicios Médicos....	£	59.581	91.93
Correos y Telégrafos.	£	55.524	80.725
Servicios Eléctricos..	£	27.614	32.285
Total	£	242.363	340.508

Fuente: Elaboración Propia basada en el libro de Ronald Crosby "El reto de las Malvinas"

A pesar de las cantidades, que se manejaban en esa época, en referencia a los recursos utilizados para satisfacer las necesidades de los

⁴ Todos los datos económicos y financieros fueron obtenidos de "El reto de las Malvinas", Ronald K Crosby, Edit. Ki Plus Ultra. 5° Edición, año 1992.

⁵ Ibid.

isleños, estas estaban muy por debajo del ideal en referencia a los intereses de los isleños.

El Monopolio de la *Falkland Island Company*.

Pero para poder, de alguna manera, comprender el manejo de estas cifras, presentadas arriba, debemos saber interpretar cual es el papel que jugaba, la F.I.C. en este territorio.

Constituida en el año 1851, ya para la década de 1970 poseía el 46% de las tierras de las islas útiles para algún tipo de explotación, monopolizando de esta manera el comercio en las islas, donde, de las 29 estancias existentes para esa época en el territorio de las islas, tan solo cuatro no venden sus productos por medio de estas "compañía". No solo, vende los productos que salen de las islas, sino que a su vez monopoliza el comercio interno de las mismas. Ella vende, a las estancias la mayor parte de las provisiones que llegan a las islas, y a su vez servía de nexo entre las estancias con el buque "Darwin", el cual hasta el año 1970, cuando fue dado de baja debido a su antigua y difícil mantenimiento (uno de los fundamentos que dieron origen al acuerdo de Buenos Aires), mediante el cual se trasladaba la lana o los productos elaborados en las diferentes estancias, para trasladarlos a Puerto Stanley, donde a su vez era transportada por embarcaciones subcontratadas por la F.I.C.

El monopolio que maneja la FIC, es bastante difícil de desarticular debido al importante papel que, tiene en las islas, no solo el comentado anteriormente, sino que además los productores locales y no solo los estancieros, dependen del financiamiento, en forma de banco comercial que ejerce la Falkland Island Co., ya que la entidad bancaria del gobierno inglés con sede en las islas, el Government Saving Bank, sirve solamente como sede de los ahorros de los isleños, una mera caja de ahorro. Al darse una mayor comunicación, de parte de los isleños con el continente, los comerciantes no se verían en el compromiso o en la dependencia absoluta de manejarse con la FIC

y quizás lentamente la economía de las islas se alejaría de esa tutela, que no les permite crecer y expandir sus horizontes.

El Problema humano: falta de oportunidades, crecimiento vegetativo y emigración

El territorio de las islas, llevo a tener un máximo de población en el año 1911, en el cual el censo de ese año calculo un total de 2273 personas en total que habitaban las islas de forma permanente, pero en la década del setenta la perspectiva no era la misma, ya que el censo realizado por la autoridades de forma no oficial arrojo un total de 1957 personas que habitaban las islas de forma permanente para el año 1973, entre las cuales el 10% tenia menos de 5 años, el 17 tenia entre 5 y 15 años, el 61% entre 15 y 60 años y el 12% representaba a la población de más de 60 años, y con serias y negativas perspectivas para el año 1980, para el cual se calculaba que de seguir

con esa tendencias la población disminuiría a 1750, tanto por muertes naturales, como por la creciente emigración de las islas.

Año 1911	Año 1973	Año 1980
max.población alcanzada	censo oficial	estimada
2272 hab	1957 hab	1750 hab

Fuente: Elaboración Propia basada en el libro de Ronald Crosby "El reto de las Malvinas"

A su vez la distribución de la población en las islas, es totalmente irregular y despereja, dándose la mayor concentración de la misma, en la capital, Puerto Stanley, con un total de 1079 personas.

Ciudad	Masculinos	Femeninos
Puerto Stanley	573	506
Isla Soledad	288	210
Gran Malvina	220	160
TOTAL	1081	876

Fuente: Elaboración Propia basada en el

libro de Ronald Crosby "El reto de las Malvinas"

Otro de los factores que influye en la situación población es la diferencia de sexos que se da a causa de la variedad de factores que se encuentran en las islas (clima, trabajo duro, aislamiento).

Causas de la disminución de la población:

Incomunicación: a pesar de que la incomunicación, existió debido a la ubicación geográfica de las islas, esta se noto más en esa década debido a la evolución tecnológica que se estaba produciendo en el mundo, pero la cual no era accesible para los habitantes de las islas; la falta de caminos de caminos interiores y el estrecho de San Carlos el cual divide a las dos grandes islas acrecentaban la sensación de aislamiento de los residentes en la capital como en el interior de las islas. Mensualmente, el buque Darwin, de origen Uruguayo, unía once veces al año, las islas con el continente hasta su triste final en el año 1970.

Educación y Salud: muchas familias, que tenían niños en edad escolar, emigraban por la baja calidad de enseñanza. El único colegio existente en ese entonces, era un colegio de pupilos existen en el pueblo cercano a Goose Green, con un cupo máximo de cuarenta alumnos, para las estancias había un grupo de treinta maestros, los cuales a pesar del esfuerzo, solo brindaban dos semanas de escolaridad, con vacaciones entre esas dos semanas de alrededor de un mes y medio, lo cual no es beneficioso para ningún niño en edad escolar, ya que interrumpe el proceso educativo del mismo, debemos resaltar la educación obligatoria hasta los 15 años. El Reino Unido beca solo dos alumnos por año para proseguir sus estudios, el resto deberá conformarse con la educación que obtuvo. A pesar de que el hospital esta bien equipado y cuenta con 32 camas, y que tiene un presupuesto anual de 33.000.000 £ anuales, no es apto para realizar intervenciones quirúrgicas de alta complejidad, por lo que la mayoría de los pacientes de cierta peligrosidad eran trasladados hasta el continente.

Falta de oportunidad, entretenimiento e información: principalmente son los jóvenes, quienes se alejan de las islas ante la falta de futuro y perspectiva laboral, la cual se da ante la poca productividad de otras actividades frente a la explotación lanar, para la cual se necesita un importante capital para comenzar. La monotonía del lugar, debido principalmente a la incomunicación, produce un ambiente desolador, el cual sumado a la completa falta de información, al litigio internacional por ese territorio, y las conversaciones secretas anglo-argentinas de la década del sesenta, han hecho cundir la intranquilidad entre la población cuyo único medio de información continuo son las transmisiones radiales, debido a la falta de información escrita periódica.

Otras características y variables reinantes en las islas:

Falta de mano de obra: ante la escasa población, y la presente la cual no quiere tomar trabajos para los cuales no se necesita demasiada preparación, el sector donde más se siente ésta escasez, es en la administración pública. A tan bajo nivel a quedado la cantidad de empleados públicos, que para el año 1971 el plantel de empleados constaba de un total de 35 personas, entre las cuales, 27 del total superaban los 50 años. A modo de ejemplo de esta particularidad, a comienzos de los setentas, al verse en la necesidad de construir unos pocos kilómetros de pavimento en las cercanías de la capital, se llegó a la necesidad contratar una cuadrilla de obreros chilenos.

Defensa y Aeropuerto: además de los 30 *marines* británicos radicados allí y relevados anualmente, existe un servicio de defensa voluntario de jornada parcial. La pista existente a comienzos de los setentas, era solo apta para aviones de poco porte, recién a mediados de esta década comenzarían a llegar aviones de mayor envergadura, como consecuencia del Acuerdo de Buenos Aires.

Inicio del Dialogo: La Concreción del Acuerdo de Buenos Aires de 1971

Ante la situación descripta anteriormente, tanto en la cuestión político diplomático, como en las coyunturas internas de cada uno de los actores, a mediados del año de 1971 se incrementaron los contactos, hasta que a fines de junio de ese año, concretamente en los días 21 y 30 de ese mes se produjo un segundo encuentro, el cual fue la continuación del producido en Londres entre los diplomáticos argentinos y británicos. En este segundo encuentro, realizado en la ciudad de Buenos Aires como contrapartida, se produjo un hito que inauguraba una nueva etapa de cooperación entre ambos gobiernos, en dicha reunión se permitió la presencia de una comitiva de isleños.

Durante el transcurso de las negociaciones, en las cuales participaron los Ministros Juan Beltramoni y Enrique Ros, se produjeron grandes avances, en las conversaciones, tanto entre el gobierno argentino y el gobierno británico, como a su vez entre el gobierno argentino y representantes kelpers, quienes visitaron a funcionarios en la Cancillería argentina

A diferencia de las anteriores negociaciones que tuvieron lugar entre 1966 y 1968, las negociaciones iniciadas en 1970 auguraron éxitos para todas las partes, lo cual posibilitó que por alrededor de diez años se pudiesen desarrollar con total normalidad comunicaciones (siendo este el objetivo principal del acuerdo, pero no el único), entre el continente y las islas.

Los principales puntos de este histórico acuerdo eran:

Se propuso la creación de una Comisión Consultiva Especial en la cual estarían presentes, los representantes de la Cancillería nacional y de la Embajada Británica en Buenos Aires, la cual tendría como objetivo el establecimiento y promoción de las comunicaciones.

El gobierno argentino otorgaría un documento identificador a los residentes de las islas Malvinas, en la cual no se haría referencia a la nacionalidad del mismo, y mientras estos, se desplacen dentro del territorio nacional. Al mismo tiempo los argentinos que viajaran a las

islas utilizarían una "Tarjeta Blanca" (White Card) por la cual no se verían obligados a utilizar el pasaporte para viajar a las islas.

Se declararía, libre de impuestos, y de otras obligaciones impositivas a los isleños y al equipaje de los mismos que se encuentren en el territorio nacional y que estén de viaje

El gobierno argentino exceptuara a las personas nacidas en las islas de las obligaciones de enrolamiento para incorporarse al servicio militar.

El gobierno británico, produciría acciones, tendientes a establecer un servicio marítimo regular de pasajeros, cargas y correspondencia.

El gobierno argentino, establecería un servicio aéreo, con una frecuencia semanal, para pasajeros, carga y correspondencia. Como medida temporaria, hasta el momento en que se finalizara la construcción del aeródromo de Puerto Stanley, el gobierno argentino, prestaría el servicio con aviones anfibios

Se propondría a través Comisión Consultiva Especial, la agilización de las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas; las estampillas serían remplazadas con un sello conmemorativo sobre la Declaración Conjunta de Buenos Aires del 1° de julio de 1971.

A su vez el gobierno argentino, manifestaría su disposición a cooperar, en los ámbitos de salud, educación, agricultura, y técnica en respuesta a las necesidades de la población de las islas.

Por medio de esta declaración conjunta, se logró dar un paso decisivo en el rumbo que se había marcado desde hacía más de diez años, el cual era recuperar la plena soberanía sobre las islas, mediante el acercamiento progresivo de las islas y sus pobladores al continente.

Finalmente, el día 5 de agosto de 1971, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, comunicó al encargado de negocios del Reino Unido en Buenos Aires, que el gobierno nacional había aprobado el acuerdo.

No sin gran esfuerzo, se puso toda la voluntad por parte del gobierno nacional, para comenzar "las comunicaciones" con las islas, de esta manera se comenzó la construcción del aeródromo, el cual sería finalizado para mediados del año 1972, el cual sería sustituido provisoriamente, por una pista de planchas de aluminio en la península de Feycinet, para aviones con tren de aterrizaje convencional. De esta manera se iniciaron los primeros viajes con aviones anfibios del tipo "albatross", los cuales operaban a través de la compañía LADE

Para estimular el seguimiento de las negociaciones y de esta manera profundizar esta nueva etapa en las relaciones bilaterales, el día 7 de enero de 1972 se decidió que la motonave "Libertad" partiera rumbo a la Antartida con trescientos turistas a bordo, entre los que viajaban el embajador del Reino Unido en Buenos Aires, Michael Hadow, y el Director General de Antartida y Malvinas de la Cancillería Argentina, Mario Izaguirre.

A medida que se continuaban las acciones tendientes a cumplir el acuerdo, el día 2 de mayo, se suscribió un nuevo acuerdo por el cual se acordó la construcción final y la puesta en operación por personal argentino del aeródromo de Puerto Stanley. Meses más tarde se logró la apertura por parte del gobierno argentino, de una sucursal de la empresa LADE por la cual se establecía definitivamente un servicio aéreo regular entre las islas y el continente.

El propósito de estos acuerdos fue influir en la opinión pública de los isleños-anímicamente aislados de la Argentina- y ahondar su interés por la cultura, política y economía de nuestro país. Estos acuerdos de comunicaciones, permitían vincular a los isleños con la Argentina, generando una corriente de confianza y contactos imprescindibles para consolidar cualquier negociación política⁶ (pensando a futuro).

Accionar de la Fuerza Aérea Argentina en las Islas Malvinas

⁶ Conclusión a la que arriba Juan Archibaldo Lanús en referencia tanto al primer acuerdo, el del 1 de julio de 1971 como a los que le siguieron ese mismo año y en el año 1972. "De Chapultepec al Beagle", Émece Editores, 1984, Pág. 479

En el marco de las obligaciones contraídas por el acuerdo de 1971, y con la oportunidad de comenzar a concretar el compromiso asumido por el gobierno nacional, recayó sobre la Fuerza Aérea Argentina, el compromiso de llevar a la realidad los puntos del Acuerdo de Buenos Aires

Es así que mediante el vuelo de los "albatross", aviones anfibios, días después de aprobado el acuerdo, y luego el establecimiento de un servicio regular que se iniciaría en 1972, los vuelos de estos aviones, que amerizaban, cerca de la bahía de Puerto Stanley, cubrían los casi 1000 kms que separaban a las islas de Comodoro Rivadavia. El 24 de abril de 1972 llegó a las islas un oficial de la fuerza aérea el cual sería el representante de la comisión consultiva especial, así como también de LADE, YPF y Gas del Estado, el cual se encargaría de todo lo concerniente a la implementación de las comunicaciones desde las islas⁷.

En mayo de 1972, a bordo de un buque de Transportes Navales, llega a Puerto Stanley, el grupo de tareas Malvinas, compuesto por cuarenta hombres y material para la construcción del aeródromo que posteriormente cubriría el servicio con aviones basados en tierra. Dicho grupo estaba compuesto por cuatro hombres de vialidad nacional, dos hombres de ejército, y el resto personal civil y militar del grupo 1 de mantenimiento de la Fuerza Aérea.

Pese a las condiciones meteorológicas exiguas y por la "obligación" impuesta por el suelo, la turba, la cual entorpecía el trabajo, se construyó en el plazo previamente determinado y así el 15 de noviembre de 1971 aterrizó el avión Fokker f-27 en un vuelo de prueba, el cual tenía como nombre en su matrícula uno muy especial para la ocasión "*Friendship*" (Amistad).

⁷ Nuestras Islas Malvinas, Acción de la Fuerza Aérea Argentina en las Islas Malvinas, Pág. 40. Editado por la Casa de las Malvinas, Octubre de 1977.

Finalmente, con la inauguración del Stanley Airport, y la presentación de las placas que dejarían constancia de la colaboración entre ambos gobiernos y con la presencia del gobernador de las islas, autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores y de la Fuerza Aérea Argentina, por primera vez flamearon juntas, las banderas argentinas y británicas, en tierra malvinense.

Este logro, provocó gran optimismo en Buenos Aires por el futuro de las islas, pero oscuros nubarrones se acercaban a los claros cielos de las mismas.

El Regreso del Peronismo, la recuperación de las islas y la Misión Shackleton.

El día 25 de Mayo de 1973, un nuevo gobierno democrático asumía el gobierno de la Nación Argentina, y en su discurso de asunción, el Presidente de la Nación, Héctor Campora, proclamaba que un objetivo primordial del nuevo gobierno era la recuperación de las Islas Malvinas.

Con la gestión de los Cancilleres Juan Carlos Puig y Alberto Vignes se prosiguió adelante con la política de acercamiento con las islas, además del acercamiento al Reino Unido, el cual era gobernado en ese entonces por Edward Heath, quien era el Primer Ministro británico desde 1970

Las gestiones entre ambos gobiernos continuaron adelante, a pesar de que para esos años, ya comenzaban a surgir ciertos resquemores, por las cuestiones de las riquezas naturales de las islas, entre ellas, la posibilidad de la existencia de hidrocarburos en la zona circundante y la explotación de los mismos.

En el mes de junio de 1974, el embajador del Reino Unido se comunicó con el Canciller Vignes, y por la cual le explicó que había recibido instrucciones desde Gran Bretaña, del nuevo gobierno del Primer Ministro Harold Wilson, para proponer una discusión en referencia al futuro de las islas Malvinas, expresando claramente que se deberían

respetar y garantizar las salvaguardas y derechos de los isleños, en el hipotético caso de realizarse un condominio entre Gran Bretaña y la Argentina. De acuerdo al contenido de este comunicado, donde claramente es señalado que el objetivo del mismo era darle una solución al diferendo de la islas entre ambos gobiernos, donde se pueda aceptar una co-soberanía por parte de la Argentina, donde la consecuencia directa del mismo sería el desarrollo de los "intereses"⁸ de los isleños en una atmósfera favorable de acercamiento al continente.

Este comunicado aclara que la forma que tomara este condominio debería respetar ciertos elementos particulares y a saber:

Ambas banderas flamearían juntas

Se adoptarían los idiomas castellanos e inglés como idiomas oficiales de las islas

Doble nacionalidad para los isleños

El gobernador sería elegido alternando, por la reina y por el presidente de la Argentina.

El inicio de las conversaciones se dio de forma muy reservada y secreta, mediante las cuales la Argentina presentó una propuesta de condominio muy similar la presentada por el Reino Unido. El presidente Perón, quien estaba al tanto de las negociaciones, según afirmaciones de Ortiz de Rosas en una entrevista que le realizan, el diálogo entre Perón y Vignes fue el siguiente:

*"...Vignes, esto hay que aceptarlo de inmediato. Una vez que pongamos pie en las Malvinas no nos saca nadie y poco después vamos a tener la soberanía plena..."*⁹.

⁸ En el comunicado se resalta la palabra "intereses" en lugar de la actualmente utilizada "deseos", lo cual era muy favorable a la posición Argentina en ese momento. "De Chapultepec al Beagle", Émece Editores, 1984, Pág. 480.

⁹ Sin guerra, ya serían nuestras las Malvinas La Nación, Buenos Aires, Argentina, 01-04-06

¹⁰ Juan Archibaldo Lanus plantea su desconocimiento de las razones del accionar del Canciller Vignes, el cual según Ortiz de Rosas, había presentado el acuerdo a la sucesora en la presidencia, Isabel Martínez de Perón, pero que esta le había transmitido al Canciller Vignes: "No tengo la fuerza política del general para venderle esto a la opinión pública". La conclusión sobre esta situación, del autor del trabajo, es que en esa circunstancia se presentaron una sumatoria de factores adversos al acuerdo, entre ellos el fallecimiento de Perón, la poca fuerza política de la sucesora, y el idealismo predominante en ese enton-

La orden de Perón fue clara y terminante, había que aceptar este acuerdo, pero dos semanas más tarde falleció, y el Canciller Vignes ocultó e hizo zozobrar las negociaciones a pesar de la posición ya conocida de Perón.¹⁰

Para esos años, el interés de varias empresas era ya bastante claro en la zona, y según propias del gobierno británico se estaban esperando los resultados de un informe elaborado por investigadores de la Universidad de Birmingham¹¹, conocido como el "Informe Griffiths", el cual comenzó con las investigaciones en el año 1972, pero los resultados se obtuvieron finalmente en el año 1975, los cuales a pesar de darse a conocer, solo después de muchos años, y sin ser la totalidad los conocidos por el público, comenzaron siendo de estricto secreto y reservado solo para las altas esferas del gobierno británico. Según el "Informe Griffiths", existían ciertas posibilidades de encontrar petróleo en las Islas y en el mar adyacente.¹²

En conocimiento de las intenciones del gobierno británico, quien ya poseía los resultados del "Informe Griffiths", para el año 1975, la Cancillería Argentina, emitió un comunicado por el cual rechazaba enérgicamente cualquier tipo de investigación exploración y/o explotación de los recursos marítimos, dentro del territorio nacional.

ces del Canciller Vignes, y de mucha gente a su alrededor, los cuales, como muchos argentinos se resistían a la soberanía compartida o al condominio compartido, con una errónea visión, de la oportunidad que se había presentado en ese entonces al gobierno nacional.

¹¹ El informe titulado "Geology of the Region around The Falklands Islands", cuyo principales autores fueron P.F. Barrer, J. Burrell, P. Simpson, y D.H. Griffiths, finalmente fue conocido, con el nombre de este último investigador, o sea el "Informe Griffiths".

¹² Para tener un análisis argentino de dicho informe, remitirse al análisis realizado, por Adolfo Silenzi De Stagni en "Las Malvinas y el Petróleo", publicado por Redacción en su edición especial "No Pasaran", 11 de abril de 1982, Pág. 54

¹³ Hijo del reconocido expedicionista de la corona inglesa, quien fue uno de los primeros en realizar investigaciones en la Antártida

A pesar de la oposición del gobierno argentino, el Reino Unido decidió enviar una misión, la cual sería encabezada por Lord Shackleton¹³ (ex ministro de trabajo), la cual violó uno de los principios que hasta ese entonces se habían respetado por ambos gobiernos, el principio de no innovar.

Ya en el mes de noviembre de 1975, el ministro de relaciones exteriores, Robledo invitó al Reino de la Gran Bretaña tratar el tema de la soberanía, teniendo una afirmativa aceptación de la invitación, pero que a pesar de ello el Reino Unido continuaría con su posición sobre el envío de Lord Shackleton., Siendo los británicos concientes de la gravedad que suponía el envío de esta misión en la relaciones con la Argentina, mediante negociaciones entre el nuevo canciller Arauz Castex, le propuso realizar la investigación en forma de una cooperación binacional, el Reino Unido quien en un principio había aceptado el ofrecimiento, rápidamente transgiverso la idea primigenia, y derivó en un papel menor para la Argentina quien solo podría enviar tres investigadores, uno económico, uno marino, y uno especialista en petróleo, quienes solo secundarían a los investigadores británicos. Desde ese momento el gobierno nacional tuvo la certeza de que los británicos querían realizar la investigación en forma unilateral, desoyendo los reclamos argentinos. .

El día 3 de enero de 1976 llega a la zona en disputa Lord Shackleton, a bordo del H.M.S. Endurance, fecha muy simbólica para la cuestión Malvinas, ya que se rememora, el día en que Luis Vernet, quien fuese gobernador de las islas, era desalojado en el año 1833, por la fuerza de las islas, y comenzaba la ocupación colonialista de las islas Malvinas. El Canciller argentino sostuvo que el arribo del enviado británico en esa fecha, coincidente con la ocupación de las Malvinas en 1833, era una "coincidencia hostil y desconsiderada"

Ese mismo mes, el gobierno nacional decidió retener a su embajador en el Reino Unido, y no permitirle regresar a ese país, ya que no encontraba, ningún elemento positivo que justifique la reapertura de las negociaciones, como respuesta a una invitación del gobierno inglés a conversar. Desde ese momento las relaciones entre ambos estados quedarían congeladas.

A la suma de una situación, que por si misma ya era demasiado tensa para ambos gobiernos, el día 4 de febrero, el buque de la armada argentina ARA. Almirante Storni, realizó varios disparos intimidatorios, sobre el Shackleton. El motivo esgrimido por la nave argentina fue que los británicos se hallaban dentro del límite de la jurisdicción argentina de las 200 millas alrededor de las Islas; este incidente repercutía en las malas relaciones entre los gobiernos, que nuevamente traía olor a pólvora como anticipo a lo que vendría en 1982.

El nuevo gobierno militar, nuevas políticas de acercamientos.

A pesar del antecedente del incidente del Shackleton, el gobierno militar que había tomado el poder en marzo de 1976, decidió optar, por la continuación de las negociaciones a pesar de que hubiera grandes interferentes en las mismas (léase oposición interna, externa como la FIC, la Royal Navy, o el propio gobierno británico) con la administración de James Callaghan

A principios del 1977, el Secretario de Asuntos Exteriores del Reino Unido, Ted Rowlands llegó a Buenos Aires para entrevistarse con el Canciller argentino, para luego realizar una visita a las islas por un estadía de cinco días; en esta visita se contacto con los isleños, y les transmitió las dificultades por las que pasaba el Reino Unido, y las cuales afectarían la forma de contención de los isleños. Luego de una reunión con el Capitán de Navío Allana se dio a conocer un comunicado (el cual es conocido como la declaración de Comodoro Rivadavia) por el cual se explicaba los objetivos de dichos encuentros y cuales serían los pasos a seguir. El entonces Canciller Guzzetti, decidió

aceptarla continuación de las negociaciones; las mismas se llevaron adelante en forma secreta, y por lo general en terreno neutral (como la sede de la UNESCO, en Paris). Luego de varios proyectos sobre la administración tanto unilateral como conjunta de las islas, a finales del año 1977 se emite un comunicado conjunto en el que se presentan grandes avances tanto en el tema de la administración como en referencia a la cooperación en relación al Atlántico Sur (que representaba un sector de gran importancia para el British Antarctic Survey).

A lo largo del periodo entre los años 1977 a 1979 y con la nueva administración Margaret Thatcher, quien había ganado las elecciones en 1979 las negociaciones prosiguieron en relación a la jurisdicción de las 200 millas alrededor de las islas, la administración de las islas, profundizar la continuidad del Acuerdo de Buenos Aires de 1971 el cual ya había quedado en el tiempo, y a pesar de no contar con suficiente apoyo continuaba en funcionamiento, y un tema que sumo al antecedente de la misión Shackleton, que fue la instalación en forma unilateral de la estación "Corbeta Uruguay", en las islas Thule, la cual a pesar de ser un hecho de mayor trascendencia que otros no tuvo ningún tipo de contestación o represalia desde el Reino Unido.

Todas estas reuniones las cuales tuvieron como sede, la ciudad de Nueva Cork, Ginebra, Londres, Buenos Aires, y Lima, tuvieron como objetivo por parte del gobierno argentino la consecución de la soberanía nacional sobre las islas, y observando el papel del Reino Unido, el cual siempre trato de mantener el status quo en la situación, ya sea por desintegres de negociar, o por intereses ajenos al gobierno británico, pero propios de los intereses lobbystas.

Con la asunción en ese entonces de Margaret Thatcher, y su nuevo Canciller Lord Carrington, una nueva propuesta de negociación surgía, la conocida como "leasing" que seria una aproximación al "arrendamiento", la cual iba de la mano con las ideas de Margaret Thatcher de poner a disposición, para desguace, a parte de la flota de la Royal

Navy, entre los que se encontraba el Endurance. Ya para 1980, se intercambiaron nuevamente embajadores entre ambos países, de esta manera normalizándose las relaciones entre ambos países.

El "leaseback", que había surgido de los encuentros entre Ridley, subsecretario de Foreign Office, y el Comodoro Cavandoli quien era subsecretario de Relaciones Exteriores, a pesar de tener posibilidades, se puede observar como fue continuamente saboteado, por la Royal Navy, la cual al perder este territorio en disputa, perdería las excusas para mantener en funcionamiento parte de la flota que estaba destinada inevitablemente a desguace para fines de 1982, o los intereses de grupúsculos que conformaban la FIC, de la cual el esposo de la Primer Ministro británico tenía acciones e intereses en la misma, o la UKFIC.

Para cuando Ridley, quiso presentar la propuesta al parlamento británico, fue totalmente rechazado, por una oposición hábilmente dirigida, tanto por la FIC, como por la prensa londinense, la cual veía al trato como un pacto con el diablo por el tipo de gobierno que había en la Argentina

Ante esta situación y a pesar de que para febrero de 1982 las negociaciones continuaban, y el Dr. Carlos Ortiz de Rosas se encontraba en Londres, la idea de continuar con el leaseback, había caído en un pozo sin fondo, y las águilas londinenses veían la oportunidad de oportunidad de mantener en funcionamiento la flota del Atlántico Sur, *ante la impaciencia del pueblo argentino, que hacia mucho que esperaba, con la irrevocable convicción de que algún día ese destino, elegido o asignado, se cumpliría*¹⁴

Para ese entonces, el empresario argentino Constantino Davidoff, ya había comenzado las tratativas para conseguir los permisos neces-

¹⁴ Juan Archibaldo Lanus, "De Chapultepec al Beagle", Émece Editores, 1984, Pág. 486.

rios para operar en las islas Georgias del Sur, para dismantelar las viejas balleneras instaladas allí.

Ya empezaba a gestarse un nuevo capítulo en la historia de la Argentina, el Reino Unido, y las ISLAS MALVINAS, la cual sería acompañada de olor a pólvora y muerte, pero esa, esa es otra historia.

Conclusiones:

Como hemos podido comprobar a lo largo del trabajo, este periodo de la historia de la diplomacia argentina en relación a las Islas Malvinas, el cual lo enmarcamos desde la resolución 2065 de las Naciones Unidas y el fracaso del Memorandum de Entendimiento, hasta principios de la década de 1980, con la relación al gobierno militar argentino y el gobierno de Margaret Thatcher, hemos podido observar los vastos intentos de uno y otro lado, por poder encontrar una solución a este diferendo, pero que por circunstancias, intereses y acciones, tanto propias como ajenas de los mismos hicieron fracasar los diversos intentos.

En relación a las expresiones del ex embajador Carlos Ortiz de Rosas, en las cuales expresaba que de no haberse producido la guerra de 1982, hoy la Argentina ejercería completamente su soberanía sobre las islas, la conclusión a la que arribamos es que por como se sucedieron los hechos históricamente, quizás el intento de mantener el status quo por parte del Reino Unido, hubiese encontrado otra excu-

sa, en lugar del incidente de las Georgias, para no innovar en las negociaciones favorables a la Argentina, y mantener el diferendo en suspenso.

Debemos reconocer que la aventura militar de 1982, fue propia de un gobierno totalitario y con la cual no estamos de acuerdo; pero debemos reconocer el gran esfuerzo que ha realizado el pueblo argentino a lo largo de más de 149 años de constantes reclamos hasta 1982, que con paciencia y en forma pacífica, pero de pie y con la fortaleza que solo otorgan la razón y la verdad, han continuado el reclamo soberano en diferentes ámbitos a lo largo de todos estos años.

El acuerdo de las Comunicaciones, ha tenido un beneficiario absoluto, de los tres que participaban de este, o sea los Kelpers; dichas mejoras, como en la salud, en la economía, en la educación, sirvieron también para quienes gracias a este acuerdo vieron como su estándar de vida mejoro de tal manera, que dichas mejoras individuales o colectivas repercutieron en la imagen que tenían de la Argentina los isleños.

Pero dicha imagen, la cual costo muchísimo conseguir, se perdió definitivamente después de 1982, y la cual costara revertir, no solo por el conflicto de 1982, sino por la falta de una política exterior oficial, que transcurra más allá de los gobiernos democráticamente electos, para que de esta manera sea una política de Estado y no solo de un gobierno.

Deseo, como último punto, dejar en claro mi posición en referencia a la cuestión de las Islas Malvinas, las cuales FUERON, SON Y SERAN ARGENTINAS y deben ser reintegradas, de inmediato, a la plena soberanía nacional, dejando a un lado los intereses espurios, de un estado que tiene su historia manchada de sangre por intereses coloniales, y que no respeta a la comunidad internacional y sus resoluciones.

BIBLIOGRAFIA.

Libros:

CECIM. – “Malvinas, su geografía, su historia, el conflicto de 1982”
Apuntes, | La Plata 2006

Clement de, Zlata Drnas. – “Malvinas ¿el derecho de la fuerza o la fuerza del derecho?” Lerner Editora Córdoba, Córdoba 2000.

Crosby, Ronald K. – “El Reto de las Malvinas”, Colección Política e Historia. Edit. Plus Ultra, 1992.

Del Carril, Bonifacio. –“La Cuestión de las Malvinas”, Edit. Hyspame-rica.1986.

Ediciones GAM. –“Historia de las Malvinas Argentinas”, Buenos Aires 1982

Ferns, H. S. – “Argentina y Gran Bretaña en el siglo XIX”, Edit Solar.

Lanus, Juan Archibaldo. – “De Chapultepec al Beagle”, Edit. Emece, 1984.

La Casa de las Malvinas. – “Nuestras Islas Malvinas”, Buenos Aires 1977.

Moro, Rubén Oscar. – “La Trampa de las Malvinas, Historia del Conflicto del Atlántico Sur”, Edit. Edivern, 2005.

Redacción. – “No Pasaran” Edición Especial, Buenos Aires 1982

Ortiz de Rozas, Carlos. – “Historia Oficial Británica Sobre las Islas Malvinas: Análisis Crítico”, Academia Nacional de Ciencia Morales y Políticas, Buenos Aires 2006

UNLP. – “Soberanía Argentina sobre el Archipiélago de las Malvinas y en la Antartida”, La Plata 1951

Diarios

La Nación. -“Sin guerra, ya serían nuestras las Malvinas”, Buenos Aires, Argentina, 1 de Abril de 2006.

Clarín. –“Dialogo con el embajador Lucio García del Solar”, Buenos Aires, Argentina, 9 de Abril de 2006.

