

# HISTORIA DEL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR

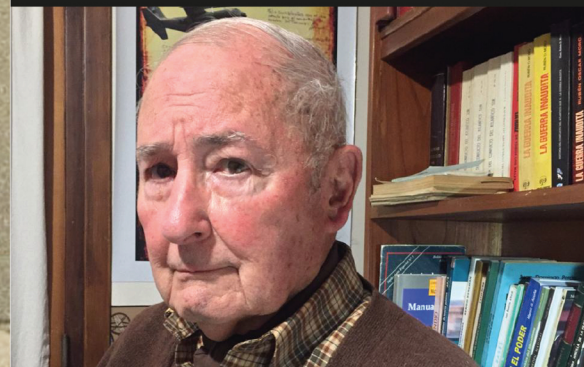
Comodoro (R) VGM Rubén O. MORO



## FALSA BANDERA Y

# TRAICIÓN

Rubén O. Moro



El autor ha reunido gran experiencia del Conflicto, que va más allá de su veteranía de guerra en 1982, y lo constituyó en un escritor obligado de los hechos, aún desconocidos, sobre el suceso histórico más importante del siglo xx de nuestra Nación. Participó en las conversaciones entre la Cancillería argentina y las autoridades británicas en 1971, las que condujeron a la mayor aproximación en la solución del diferendo. Tomó parte de la realización del primer vuelo y de la inauguración del aeropuerto Stanley en 1972. En sus libros, *La guerra inaudita* y *La trampa de Malvinas*, recogió experiencias que sumó a sus misiones oficiales en el conflicto de los misiles en Cuba y en la guerra árabe-israelí en Medio Oriente. Fue secretario y redactor del Informe Final de la Comisión Rattenbach, que determinó las responsabilidades políticas y estratégicas de la conducción propia. Al disolverse la Comisión, heredó una serie de incógnitas sobre las decisiones del Gobierno británico, duramente criticadas en el Reino Unido. Esto lo indujo a continuar la investigación de la documentación británica clasificada, recibida aleatoriamente, cuyo contenido deberá cambiar la visión argentina de los sucesos. *He aquí algunas respuestas.*

**HISTORIA DEL CONFLICTO DEL  
ATLÁNTICO SUR (III)**

**Falsa bandera y traición**

Comodoro (R) Rubén Oscar Moro







# ÍNDICE TEMÁTICO

<b>PRÓLOGO .....</b>	<b>15</b>
----------------------	-----------

## **MÓDULO 1**

<b>LA CONSPIRACIÓN (1833-1981) .....</b>	<b>21</b>
--	-----------

1. DESPUÉS DE 1833 .....	22
2. TIEMPOS DE ESPERANZA .....	24
3. REALIDAD VS. LEGITIMIDAD .....	26
4. EL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE 1968 .....	28
5. LA DECLARACIÓN CONJUNTA DE BUENOS AIRES .....	29
6. PROPUESTA BRITÁNICA AL GOBIERNO DE JUAN D. PERÓN .....	33
7. LAS NEGOCIACIONES RIDLEY - CAVÁNDOLI (1981) .....	35
8. EL COMLOT .....	38

## **MÓDULO 2**

<b>FALSA BANDERA Y TRAICIÓN (1982 - 2018) .....</b>	<b>45</b>
---	-----------

1. LA INCREÍBLE EXPEDICIÓN DE DAVIDOFF - CRONOLOGÍA DE UNA TRAGEDIA PLANIFICADA .....	45
2. EL DESEMBARCO EN PUERTO LEITH .....	52
2.1. La isla de las sorpresas: Cómo se inicia una emboscada de falsa bandera	
2.2. El factótum de la guerra	
3. LOS MENSAJES REVELADORES DEL 20 DE MARZO DE 1982 - PRUEBAS Y VERIFICACIÓN .....	57
3.1. Los hechos	
3.2. Un gobernador «colaborador»	
3.3. Primer mensaje de Hunt al MOD, FCO, etc. del 20 marzo de 1982, 11:25 h “Z”	
3.4. Segundo mensaje de Carrington a Hunt 20 marzo de 1982, 16:30 h “Z”	
3.5. El factótum de la guerra	
4. REACCIÓN VERSUS REACCIÓN .....	69
4.1. Crisis	
4.2. Aprestos bélicos	
4.3. La toma de puerto Stanley	
4.4. Previsiones para el despliegue británico	
4.5. Las argucias estratégicas de la Royal Navy	
5. LOS PODERES DE LA REPÚBLICA ANTE LA AGRESIÓN .....	96
5.1. Poder Ejecutivo	
5.2. Poder Legislativo	
5.3. Poder Judicial	
6. RECAPITULACIÓN.....	100
7. LOS PRINCIPALES RESPONSABLES .....	103
7.1. El informe Franks	
7.2. Errores de la conducción Argentina	
7.3. Consecuencias	
9. ABSTRACT DE LAS NEGOCIACIONES DESDE 1960 A 1982 .....	107
10. CONCLUSIONES .....	108

## MÓDULO 3

### RÉQUIEM PARA DOS BUQUES CAPITALES EN LA GUERRA DEL

### ATLÁNTICO SUR ..... 115

1. PRIMER EVENTO: HUNDIMIENTO DE UN DESTRUCTOR BRITÁNICO D-42 ..... 115
  - 1.1. Detalles del ataque
  - 1.2. Testigos presenciales *in situ*
  - 1.3. Partes oficiales argentinos
  - 1.4. Los comunicados británicos
  - 1.5. Despliegue revelador: Los D-42 en la ZET, el 1.º de mayo de 1982
  - 1.6. Conclusiones
  - 1.7. Inferencias
    - 1) Condiciones climáticas
    - 2) Identificación del tipo de buque
    - 3) Evaluación de daños del Sheffield
  - 1.8. Sinopsis
2. SEGUNDO EVENTO: EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO ARA GENERAL BELGRANO ..... 132
  - 2.1. Situación tácita y las ROE los días 1º y 2º de mayo de 1982
  - 2.2. Checkers: reunión crucial
  - 2.3. Las siete mentiras
  - 2.4. Conclusiones
3. TERCER EVENTO: 4 DE MAYO DE 1982 ¿EL HUNDIMIENTO DEL SHEFFIELD? ..... 140
  - 3.1. Probando en combate: La primera operación del sistema de armas Super Étendard y de sus Exocet
  - 3.2. Cronología de los sucesos a partir del 1 de mayo
  - 3.3. Análisis del informe del *Board of Inquiring* (BOI) del HMS Sheffield
  - 3.4. Síntesis

## MÓDULO 4

### LA SAGA DE CLIVE PONTING ..... 155

1. ¿QUIÉN ERA CLIVE SHERIDAN PONTING? ..... 155
2. LOS PORQUÉS DEL ENVÍO DE LA FUERZA DE TAREAS ..... 156
  - 2.1. *Crown Jewels*, las joyas de la corona
  - 2.2. La necesidad y la urgencia de cambiar las ROE
  - 2.3. *The right to know*, el derecho a saber
3. LOS TROPIEZOS OFICIALES CON LA VERDAD ..... 160
  - 3.1. Urgencias para hundir un buque
  - 3.2. La tergiversación y el ocultamiento de la verdad
4. EL JUICIO AFRENTOSO E IMPROCEDENTE A CLIVE PONTING ..... 166
  - 4.1. La luz del informe Rattenbach
  - 4.2. Acusación y Proceso
  - 4.3. El Juicio (enero de 1984 a junio de 1985)
  - 4.4. 11 de febrero: día del fallo
  - 4.5. El veredicto
5. LA LUZ DEL INFORME RATTENBACH..... 173
  - 5.1. Posverdad
  - 5.2. Inferencias
6. EPÍLOGO ..... 178

## MÓDULO 5

### ARMAS NUCLEARES PORTADAS POR LOS BUQUES DE LA FUERZA

### DE TAREAS BRITÁNICA EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR ..... 181

1. 1982: ARMAS “N”. ABSURDO INEXPLICABLE EN UNA GUERRA NO DECLARADA .....	181
1.1. Declaración pública	
1.2. Complicaciones de la maniobra	
1.3. Disposiciones emitidas	
1.4. Buques alcanzados por los ataques argentinos	
2. RECONVENCIONES .....	185
3. ANEXO A (COPIA TEXTUAL) .....	187

## **MÓDULO 6**

### **EL SIMPOSIO DEL PODER AÉREO DE LA HAYA ..... 191**

1. LA INVITACIÓN .....	192
1.1. Trascendencia del Simposio	
2. EL SIMPOSIO .....	194
3. EL PROGRAMA DE EXPLOSIONES .....	196
3.1. El período Interbellum y la Segunda Guerra Mundial	
3.2. La Guerra Fría	
4. LAS REVELACIONES DE LOS MARISCALES DE LA REAL FUERZA AÉREA BRITÁNICA .....	199
4.1. Título de la exposición del invitado de la FAA	
4.2. Misceláneas	

## **MÓDULO 7**

### **APOYO REQUERIDO POR EL REINO UNIDO A EE.UU. PARA LA OPERACIÓN CORPORATE (RECUPERACIÓN DE LAS MALVINAS) ..... 207**

1. ÁREAS INVOLUCRADAS .....	207
1.1. Inteligencia	
1.2. Comunicaciones	
1.3. Apoyo operacional	
1.4. Sotén logístico	
1.5. Provisión de armas, equipos y material	
1.6. El USS Eisenhower, portaaviones de la armada de los EE.UU.	
1.7. Conclusiones	
2. ÁPOSTILLAS .....	209
2.1. El ministro plenipotenciario García	
2.2. Carta del príncipe Felipe, duque de Edimburgo, un documento esclarecedor	
2.3. Embajadora Jeanne Kirckpatrick	
2.4. Martin Clarke, tripulante del submarino HMS Onix	
3. VUELOS SECRETOS .....	216
3.1. Escuadrón Fénix	
3.2. Escuadrón C130	
3.3. El Hércules Bombardero	
3.4. Los vuelos “loco”	
4. CONDERACIONES .....	225
4.1. Extensión de reconocimientos	
4.2. Desclasificación de los vuelos secretos	
5. EPÍLOGO FINAL .....	00

### **BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA ..... 00**

### **SEMBLANZA DEL AUTOR ..... 00**



# INDICE DE ABREVIATURAS

## A

AAe Artillería Antiaérea (FAA)  
ANA Aviación Naval  
ARA Armada de la República Argentina  
A-4 Avión de ataque Skyhawk

## B

BAS British Antarctic Survey, Organismo Antártico Británico  
BBC British Broadcasting Company (servicio público de radio y televisión del Reino Unido)  
BOI Board of Inquiring, Junta Británica de Investigación, símil a la Junta Investigadora de Accidentes argentina  
B-17 Avión cuatrimotor de bombardeo

## C

CAE Comando Aéreo Estratégico  
CAERCAS Comisión de análisis y evaluación de las responsabilidades políticas y estratégicas en el conflicto del Atlántico Sur  
Calte. Contraalmirante  
CEE Comunidad Económica Europea  
CIC Centro de Información y Control  
CM Comité Militar  
CTOAS Comando del teatro de operaciones del Atlántico Sur  
C5A Avión de transporte tetra reactor  
C-130 Hércules Avión de transporte tetra turbohélice

## D

DD.HH. Derechos Humanos  
D-42 Destructor 42

## E

ELINT Electronic Intelligence, Inteligencia Electrónica  
EMC Estado Mayor Conjunto

## F

FAA Fuerza Aérea Argentina  
FF.AA. Fuerzas Armadas  
FF.SS. Fuerzas de Seguridad  
FIC Falkland Islands Company Ltd.  
FCO Foreign and Commonwealth Office, Ministerio de Relaciones Exteriores y de la Mancomunidad Británica de Naciones  
FT Fuerza de Tareas

## G

GMT Greenwich Meridian Time, tiempo medio de Greenwich  
GT Grupo de Tareas & Grupo de Trabajo  
GCHQ Government Communications Headquarters (servicio de inteligencia de comunicaciones del Reino Unido)

## H

HMS His/her Majestic Ship, buque de su Majestad

## I

IM Infantería de Marina

## J

JCOS Joint Chief of Staff, Junta de Jefes de Estado Mayor  
JM Junta Militar

## L

LADE Líneas Aéreas del Estado  
LCVP Landing Craft Vehicle Personnel, lancha de desembarco de personal

## M

MI-6 Secret Service (British), rama del servicio de inteligencia británico  
MoD Ministry of Defense, Ministerio de Defensa británico  
MP Member of Parliament, Miembro del Parlamento

## N

N Nuclear  
N del A Nota del Autor  
NM Nautical Mile, milla náutica (1852 metros)

## O

OEA Organización de Estados Americanos  
ONU Organización de las Naciones Unidas  
OTAN Organización del Atlántico Norte

## P

p. página  
pp. páginas  
PNA Prefectura Naval Argentina  
PM Prime Minister, primer ministro o primera ministra

## **R**

RAF Royal Air Force, Real Fuerza Aérea británica

RESGA Revista de la Escuela Superior de Guerra  
Aérea

RNAF Royal Netherlands Air Force, Real Fuerza  
Aérea de los Países Bajos

RRS Royal Research Service, Servicio Real de  
Investigación

ROA Red de Observadores del Aire

## **S**

SAS Special Airborne Service, Servicio Aéreo  
Especial

SBS Special Boat Squadron, Fuerzas Especiales  
Navales

SUE Super Étendard (avión de ataque naval)

## **T**

TRALA Tug Repair and Logistic Area

## **U**

UKFIC United Kingdom Falkland Islands  
Committee, Comité de RR. PP. de la FIC

USS United States Service, del Servicio de los  
Estados Unidos de Norteamérica

URSS Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

U-2 Avión de reconocimiento

## **V**

VGM Veterano de la Guerra de Malvinas

## **Z**

«Z» Hora “Zulú” o del meridiano de Greenwich

ZEM Zona de Exclusión Marítima

ZET Zona de Exclusión Total

# ÍNDICE DE IMÁGENES

1. Mapa satelital de las Islas Malvinas.
2. Avión anfibio Albatross acuatizado en la Base Stanley, predisponiendo los vuelos de LADE al Continente.
3. Avión Fokker 27 aterrizando por primera vez en la pista de planchas de aluminio en el Puerto Stanley. Posteriormente, el Reino Unido construyó una pista de material, lo cual permitió a LADE operar con aviones Fokker F-27 Friendship y F-28 Fellowship.
4. Sobres postales conmemorativos de los vuelos inaugurales de Albatross y Fokker 27 al servicio de LADE.
5. Ceremonia de inauguración del Aeropuerto Stanley, presidida por el gobernador, con la presencia de autoridades británicas y argentinas en el acto protocolar.
6. Ceremonia de inauguración del Aeropuerto Stanley, banderas del Reino Unido y de la República Argentina, flameando juntas en simultáneo, por primera vez.
7. Embajador Carlos Ortiz de Rosas (1975).
8. Tarjeta Blanca emitida para reemplazar los pasaportes para ciudadanos argentinos que visitaban las Islas.
9. Recorte periodístico de The Daily Telegraph del 10 de julio de 1981.  
El corresponsal naval y Brian Frow, director del UKFIC, denuncian los inconvenientes de desprogramar el Endurance y la injerencia directa de la empresa colonial en el plan.
10. Cable de Relaciones Exteriores 1215 del 13 de julio de 1981.
11. Cable del 22 de septiembre de 1981, que evidenciaba que el plan contra la desprogramación de buques de la Armada Real había comenzado y que la FIC formaba parte de este.
12. HMS Endurance en el puerto de Mar del Plata en febrero de 1982.
13. HMS Endurance en patrulla antártica
14. Mapa satelital de la Isla San Pedro.
15. Mapa político de la Isla San Pedro con detalle de las bahías.
16. Vista de la bahía y muelles abandonados de Puerto Leith, 18-19 de marzo.
17. Mensaje del 20 marzo de 1982 de las 11:25 h.
18. Mensaje del 20 marzo 82 GH0 16.30 "Z", origen Londres (FCO).
19. Mensajes de los cancilleres Dr. Costa Méndez y Alexander Haig, Jr.
20. Acta del Comité Militar del 23 de marzo de 1982.
21. Acta de reunión del Comité Militar del 24 de marzo de 1982.

22. Acta del Comité Militar de la reunión del 26 marzo de 1982.
23. Acta de reunión del Comité Militar del día 30 de marzo 1982.
24. Prólogo de la primera ministra en el libro del Calte. Woodward One Hundred Days.
25. El gobernador Rex Hunt, el 2 de abril de 1982 en ocasión de la rendición a los efectivos argentinos. Obsérvese la sonrisa triunfal de su rostro: el complot había funcionado perfectamente.
26. Óleo del pintor español Francisco Fortuny (1867-1942).
27. Destructor 42 HMS Sheffield.
28. Las acciones aéreo navales del 1 al 4 de mayo de 1982.
29. HMS Sheffield, vista panorámica luego del ataque. Obsérvense los tres focos de incendio, alineados en su cubierta y el estado prácticamente calmo de la superficie del mar.
30. Vista panorámica del Sheffield luego del ataque:  
Obsérvense los tres focos de incendio en su cubierta y el estado calmo de la superficie del mar.
31. Vista a estribor del Sheffield con detalles del impacto, impropios de un Exocet.
32. Fragata desprogramada HMS Undaunted, en un ejercicio de pruebas en 1978, como corroboración del daño que produce un Exocet al hacer impacto en un buque.
33. Crucero ARA "General Belgrano".
34. Las acciones aeronavales del 1 al 4 de mayo de 1982.
35. Agenda del gabinete de guerra del Reino Unido.  
Reunión del 2 de mayo de 1982, documento donde se tomó la decisión de hundir al crucero "General Belgrano".
36. Adaptación del dibujo o borrador de la BOI del Capitán Hoddinott, del HMS Glasgow.
37. Clive Ponting
38. Carátula del informe Rattenbach.
39. Comunicación entre la Sra. Thatcher y su consejero personal, donde señala opiniones disímiles del contraalmirante Woodward sobre la duración estimada del conflicto.
40. Carátula de la carpeta oficial británica.
41. The History of the South Atlantic Conflict. The War for the Malvinas.  
Praeger Publisher, New York, London, 1989. Traducción al inglés de La Guerra Inaudita.
42. Airpower Theory & Application del Colegio de Defensa de Holanda.
43. Dedicatoria del mariscal Anthony Mason, de su libro "Air Power, a Centennial Appraisal".
44. Copia del documento secreto del Ministerio de Defensa británico.
45. Carta personal del Príncipe Felipe, duque de Edimburgo.



# PRÓLOGO

Del autor al lector:

“Dios ha dispuesto que este libro llegue hasta Ud., lector, de alguien que no es un cronista, ni un autor conocido y ni siquiera de un aficionado a las letras. No espere por lo tanto una prosa depurada ni artificios literarios...”<sup>1</sup>

Así empezó la presentación de mi primer libro, *Historia del conflicto del Atlántico Sur (I): la guerra inaudita*, en 1986. Mi profesión no tiene mucho que ver con la literatura, pero la Fuerza Aérea Argentina (FAA) —protagonista necesaria de mi experiencia— no me obstaculizó ni me alentó a escribir sobre la «historia», asignatura excluida, degradada, agravada y negada en este país, con realidades que marcarían mi sendero. Con esta mención, dejo aclarado que soy el único responsable de la historia de este libro.

Los argentinos tuvimos una guerra luego de más de un siglo. Muchos compatriotas dieron su vida en combate y es necesario que, en su memoria, se conozca la respuesta a los qué, quién, cuándo y cómo se produjeron los hechos. En el Derecho Internacional nada se ha perdido ni se perderá, la condición es la misma: un territorio usurpado por la fuerza de una potencia colonial desde 1833, así reconocido internacionalmente, y que inició un segundo acto de latrocinio en 1982, sintetizado en el título del libro, como veremos.

Ocurre que el objeto de esta publicación es dar a conocer la verdad indagada, la cual es fundamental para mantener nuestros irrefragables derechos sobre los archipiélagos. Su sujeto es el investigador histórico, para que determine con objetividad qué pasó y por qué sucedió; cosa que no confío lograr un acuerdo con el lector argentino actual, que prefiere creer lo que le parece y lo que mejor acomode a sus intereses, afectos o deseos. Por consiguiente, la idea de este texto no pretende ni pontificar, ni juzgar, ni asignarse funciones propias de un tribunal o de un jurado, ya que nadie es dueño de la verdad. El propósito es incorporar, en pos de evidencias comprobadas, de hechos, factores y circunstancias reveladas, a partir de la información acumulada en más de tres décadas.

Sin imaginarlo ni pedirlo, luego de finalizada la Guerra de Malvinas, en 1983, me designaron a integrar la Secretaría de la Comisión Rattenbach, encargada de determinar las responsabilidades de la conducción propia, donde pude interiorizarme en todo lo que había sucedido de nuestro lado. No obstante, metodológicamente, la calificación de «secreto» privaba al analista histórico de información vital para evaluar los acontecimientos examinados por la citada Comisión (El Informe recién fue desclasificado en enero del año 2012). Si a ello le sumamos que nuestro enemigo dispuso actas de Secreto Militar de

---

1 MORO, Rubén Oscar. *Historia del conflicto del Atlántico Sur I: la guerra inaudita*. Editorial Pleamar, 1986.

30 años de duración o más, se entiende que el historiador se encontraba en un limbo de presuntos conocimientos, alimentados por experiencias individuales escritas por protagonistas del conflicto, la imaginación del periodismo y las manipulaciones a las que se somete a la opinión pública, ya sea que provengan de fuentes externas o internas. A ellos debemos la «desmalvinización» sufrida, los Pactos de Madrid, las políticas desprovistas de sentido nacional de nuestros Gobiernos constitucionales a partir de 1983 y otros desatinos que forman parte del objetivo británico de posguerra.

Dado que la Comisión Rattenbach se disolvió en 1983, los hechos de la guerra que conmovieron a la sociedad británica y se prolongaron por más de un lustro no pudieron ser considerados, en especial las causas del hundimiento del Crucero ARA “General Belgrano”. Ello me incentivó a continuar reuniendo información, ya que había cuestiones que me parecían inconclusas, las cuales expuse en mi segundo libro, *Historia del conflicto del Atlántico Sur II: la trampa de Malvinas*, donde manifestaba hipótesis sobre ciertos hechos de la guerra para, al menos, denunciarlos<sup>2</sup>.

Se trataban de cuestiones no reconocidos por el Gobierno británico, por consiguiente, tampoco eran registrados de nuestro lado (vestigio de colonización) donde toda la culpa de lo sucedido debía cargarse, exclusivamente, a una agresión iniciada por una estigmatizada dictadura militar. Sin intención de morigerar las responsabilidades de este Gobierno —en especial en el caso Malvinas— en el caso Malvinas, debo decir que no fue así. Le pido al lector que no obre con incredulidad y que haga el esfuerzo de analizar su contenido.

El tiempo ha transcurrido y el Reino Unido ha desclasificado sus Actas de Secreto Militar —algunas de más de 30 años— aunque ciertas verdades jamás serán reveladas, en especial las referidas a los eventos del 20 al 21 de marzo y del 1 al 2 de mayo de 1982, que han evidenciado la necesidad de publicar este libro. Nuevamente, por un azar de la providencia, he sido depositario, de manera sorpresiva, de tanta cantidad de información clasificada británica que no me alcanzaría la vida para analizarla de manera completa.

Luego, resulta necesario saldar la deuda de conocimientos ciertos; en primer término, en honor a nuestros veteranos de guerra y a sus familiares, tan maltratados por algunos gobiernos extraviados respecto del ser nacional. Se trata de difundir verdades recientemente develadas que permitirían a generaciones venideras enfrentar el designio de un imperio colonial: el Reino Unido, pero desde una nueva perspectiva —no utilizada aún por nuestros políticos y diplomáticos— a la luz de verdades coincidentes con la inapelable soberanía argentina sobre los archipiélagos australes, en la misma medida de la ausencia total de derechos de

---

2 Las editoriales argentinas suelen publicar un mayor número de obras traducidas de autores extranjeros que de autores nacionales, lo cual hace dificultoso también la tarea del historiador objetivo.

soberanía que se arroga el Reino Unido, salvo el espurio e inherente del uso de la fuerza.

A ello debe sumarse el desconocimiento de los medios de comunicación, la historia, la diplomacia y la política de la República Argentina, celosamente urdida por ocultos intereses extranjeros para perseverar con ilegítimas pretensiones y beneficiar al ocasional vencedor. Todo ello a pesar y sin olvidar la Primera Disposición Transitoria de la Reforma de nuestra Constitución Nacional de 1994 (tal vez la más atinada), que establece:

“La Nación argentina ratifica su legítima e imprescriptible soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los espacios marítimos insulares correspondientes, por ser parte integrante del territorio nacional”.

La prueba más contundente es que el Reino Unido deberá ocultar hechos que nunca se darán a conocer, dada la gravedad y perversidad con que actuaron los responsables que urdieron la guerra de 1982.

Es necesario entender que la difusión de estas conclusiones en los foros internacionales puede ayudar a descolocar los ilegales argumentos británicos de soberanía, los «deseos» de los isleños y la arrogancia con que asumieron el desenlace del conflicto al calificar a la República Argentina de país agresor, así como utilizar el ocasional triunfo como patente de derechos de posesión sobre los archipiélagos en disputa y de sus enormes jurisdicciones marítimas, sin amparo del derecho ni de la historia que el Reino Unido pretende ignorar. Ello, sin desconocer la tremenda capacidad global de coacción de un enemigo imperial y su consiguiente capacidad para influir en propios y extraños. Pero una cuestión en la búsqueda de la verdad son los comunicados británicos y su campaña, y colocar en la balanza el incontrastable poder de hechos —no de palabras— que se denuncian y analizan en este trabajo.

Es menester revelar estas novedades, en honor al sacrificio heroico de las víctimas del crucero “General Belgrano”, conocer las reales razones de su hundimiento merced a evidencias y pruebas. Todo ello, sin olvidar al resto de los caídos de ambos lados en una guerra que no debió haber existido. Cabe hacer una salvedad: los deudos de los soldados argentinos conocen por qué murieron, mientras que los británicos seguramente no lo sabrán nunca, dada la perfidia por la cual fueron enviados a combatir en unas islas remotas. Esto obliga a las autoridades a mantener ocultos esos secretos por tiempo ilimitado, y que obligan al juramento de lealtad a la Corona a aquellos que conocen la realidad.

Hay algo que los argentinos debemos saber: el Reino Unido puede ser el peor enemigo de nuestra Nación, debido a los medios con que dispone, pero también nos facilitó la independencia de España y ayudó al General San Martín en la gesta libertadora del subcontinente, por tener intereses comunes a los propios (derrocar a Fernando VII, Rey de España, y liberar sus colonias en el continente).



A su vez, el pueblo británico debería saber lo que ocurrió, algo que no estaba previsto en los planes del Imperio, sino en el interés de organizaciones británicas poderosas, públicas y privadas, que buscaban la satisfacción de intereses egoístas y a espaldas del bien común del pueblo británico, objetivo que, normalmente, suele estar presente en la Corte de Saint James. Si los británicos hubiesen conocido las causas y el porqué de lo que finalmente ocurrió, se hubieran ahorrado el envío de la más poderosa armada de su historia y el oprobioso propósito de sus almirantes en considerar que se trataba de un “paseo militar”.

La cuestión que nos cabe es tratar de hacer coincidir nuestros objetivos, vivir en paz y evitar un nuevo 20 de marzo y el subsiguiente 2 de abril de 1982. Considere el lector quién tiró la primera piedra, no sólo en 1833 sino también en 1982.



1. Mapa satelital de las Islas Malvinas.



# MÓDULO 1

## LA CONSPIRACIÓN

### (1833 - 1981)

“[...] la ocupación británica de 1833 fue, en ese tiempo, un acto de injustificable agresión [...]”

Memorando Oficial Secreto de la Cancillería británica del 17 de septiembre de 1946

## INTRODUCCIÓN

El presente módulo y el siguiente buscan mostrar la situación que llevó al Reino Unido y a la República Argentina al conflicto bélico desatado en 1982 — desarrollado en publicaciones anteriores del autor<sup>3</sup>— en especial para aquellos lectores que conocen dichas publicaciones, pero necesitan indagar sobre testimonios con carácter de información clasificada no hecha pública aún, razón por la cual ciertos temas parecen reiterativos. No obstante, ello permitirá que el lector novel que no vivió los sucesos trágicos de 1982 comprenda mejor las cuestiones trascendentes y desconocidas que arrojó el conflicto.

En las guerras suele existir un factor originario —la chispa que enciende la mecha— preparado, por lo general, de forma premeditada y pocas veces de manera accidental. El Conflicto del Atlántico Sur también tuvo el suyo, plasmado en la iniciativa de un empresario argentino con un contrato autorizado por Londres para realizar actividades comerciales en la Isla San Pedro (Georgia del Sur). Su desembarco fue arbitrariamente considerado ilegal y utilizado como pretexto y justificación por el Reino Unido para el envío de una poderosa fuerza de tareas de la Armada Real Británica.

Aquí tratamos de demostrar las falsedades que urdieron al Reino Unido en esta acción, y hacer pública estas conclusiones *urbi et orbi*, sobre la base de la propia información británica revelada a *posteriori* de la crisis de 1982, y del Informe de la Comisión Rattenbach, recientemente desclasificado en el 2012.

Hay algo que los argentinos debemos saber: el Reino Unido puede ser el peor enemigo de nuestra Nación, como consecuencia de los medios que dispone, pero también nos facilitó la independencia de España y ayudó al General San Martín en la gesta libertadora del subcontinente. Lo importante sería tratar de hacer que nuestros objetivos mutuos coincidan. A su vez, el pueblo británico debería también saber que lo ocurrido en 1982 no estaba previsto en los planes de la Nación o de la Corona, sino en el interés de organizaciones británicas poderosas, tanto públicas como privadas, que buscaban satisfacer intereses egoístas, a espaldas de su Nación y del bien común del pueblo británico.

---

3 *Historia del conflicto del Atlántico Sur (I): la guerra inaudita, e Historia del conflicto del Atlántico Sur II: la trampa de Malvinas*, razón por la cual ciertos temas parecen reiterativos. No obstante, ello permitirá al lector novel, que no vivió los sucesos trágicos de 1982, comprender mejor las cuestiones trascendentes y desconocidas del conflicto.

Las instituciones del Gobierno del Reino Unido, de haber sabido el motivo que originó la contienda, se hubieran ahorrado el envío de la más poderosa armada de su historia y los almirantes no hubieran creído que se trataba de un «paseo militar».

Podría haber sido así, pero con los argentinos, una Nación “impotente y nueva”, nunca se sabe, como dijo el ministro Mazza al reclamar por el atropello de la corbeta HMS Clío luego del 2 de enero de 1833.

## DESPUÉS DE 1833

Luego del 2 de enero de 1833, hechos inadmisibles llevaron al Reino Unido a perpetrar un acto intempestivo contra una Nación —hasta entonces amiga— violando toda norma de derecho internacional, lo que tuvo como consecuencia un largo proceso de reclamos argentinos por las Islas Malvinas. Si bien en 1833 ya no había esfuerzo liberador en el nuevo continente, era indispensable alcanzar la paz y la propia existencia orgánica de las nuevas naciones, dado que urgían sus procesos de identidad y de organización política que se hallaban en juego.

Eran épocas aciagas para las Provincias Unidas del Río de la Plata por cuestiones internas y externas. La campaña emancipadora del General San Martín que liberó a Chile y al Perú; la guerra con el Imperio del Brasil; la lucha contra el indio en un territorio continental aún no conquistado; la difícil consolidación de sus noveles instituciones producto de un proceso de organización soberano; más una prolongada guerra interna por la organización nacional<sup>4</sup> eran todas circunstancias que minaban las fuerzas políticas y militares del país que había liderado la emancipación de la América Hispana. Un enfrentamiento bélico con Gran Bretaña por las Islas Malvinas significaba poner en peligro la existencia de la joven Nación y el esfuerzo liberalizador del continente.

Durante las épocas medievales y pese al Derecho de Gentes (*Ius Gentium* - siglo XVIII), la fuerza era el principal recurso de las naciones para dirimir las disputas, y el Reino Unido, su principal patrono. Este recurso es, desde entonces, el principal arbitrio, aunque en la actualidad es reemplazado por las presiones económicas y políticas —en especial contra los países no desarrollados— o bien por conspiraciones de falsa bandera (que emplean el poder de un modo más sutil)<sup>5</sup>. Se procuró reemplazarlo por el Derecho Natural a partir del año 1625.

En el Río de la Plata, el Gobierno de las Provincias Unidas, encabezado por Juan Ramón Balcarce, apeló a la legitimidad de los derechos argentinos en las Islas Malvinas. La negociación diplomática era considerada la única vía aceptable para recuperar Puerto Soledad y el archipiélago, usurpado por el capitán Onslow con el buque de guerra de su majestad británica HMS Clío. El 16 de enero de 1833, el ministro Mazza reprochó ante el encargado de negocios británico en Buenos

---

4 Guerra civil por la organización nacional de un Estado (aún indeterminado) fuere éste de forma federal o unitaria.

5 *De iure belli ac pacis*; año 1625, (más tarde extendido al derecho internacional (Hugo Grocio).

Aires, Philip Gore, que no se podía conciliar la tropelía de la Clio, dadas las relaciones amistosas que existían entre ambos países, pues saltaba a la vista “la acción del más fuerte para humillar y deprimir a un pueblo impotente y nuevo”<sup>6</sup>.

El representante argentino en Londres, Manuel Moreno, hacía lo propio ante el organismo encargado de las relaciones exteriores del Reino Unido, el *Foreign Office* (luego *Foreign and Commonwealth Office*, FCO, Ministerio de Relaciones Exteriores y de la Mancomunidad de Naciones). Estos intentos, al igual que los que procedieron después fueron inútiles, ante un Gobierno seguro de la impunidad de sus actos imperiales. Ni el primer ministro lord Palmerston, ni sus sucesores encontraban respuestas elegantes a los justificados reclamos argentinos. Gran Bretaña no podía invocar los derechos del descubrimiento, los del primer ocupante, los de cesión por parte de España, los de ocupación de un territorio abandonado, los de adyacencia, los de continuidad geológica, ni la letra de los pactos firmados en ese momento con España. Es más, ni siquiera podía justificar el acto de agresión a la Isla Soledad, la que jamás había poblado, reclamado o reivindicado. El derecho británico era el de la propia voluntad sustentada por el poder naval-militar. Como en la Edad Media, en la fuerza morían los reclamos argentinos.

La vida de las desoladas Islas no cambió mucho bajo la administración británica por aquellos años. El gobernador argentino, Luis Vernet, pionero en el archipiélago y gobernador designado, había recibido el reconocimiento de Buenos Aires por sus esfuerzos, hasta que su asentamiento fue destruido, y sus pobladores, expulsados<sup>7</sup>.

La colonia fue sometida por incursiones de buques loberos y constituida en teatro de nuevos sucesos bochornosos. Hubo más sublevaciones, motines y asesinatos. En 1841 Londres designó a Robert C. Moody como primer gobernador oficial, pero su gestión no produjo cambio positivo alguno en la colonia. El archipiélago era merecedor de motes tales como Islas del Socorro o Islas de las Desgracias, y se llegó a cuestionar la decisión de ocuparlas, ante la apatía oficial por colonizarlas. Sin embargo, siempre aparecía algún aventurero o navegante que, con líricos informes, fomentaba el interés de la Corte de Saint James por detentarlas —en esos tiempos, asiento de la soberana, la Reina Victoria—.

---

6 Ricardo R. CAILLET-BOIS. *Una Tierra Argentina, Las Islas Malvinas*. Academia Nacional de la Historia; Buenos Aires, 1982, p 348.

7 El 5 de febrero de 1830, en ese desamparado solar —que Vernet rebautizó con el nombre de Puerto Luis— nació su hija Matilde Vernet y Sáez, a quien toda su vida llamaría *Malvina*. Luego de su expulsión, los Vernet se instalaron en San Isidro, Provincia de Buenos Aires. Malvina era la primera argentina nacida en las Islas; creció, conoció al capitán estadounidense Greenleaf Cilley, se casó con él y tuvo seis hijos, tres varones y tres niñas. Dos de sus pequeñas fueron las primeras “Malvina” registradas de forma oficial. En cada generación se siguió la tradición de que, al menos, una integrante de la familia llevara el nombre de las Islas. La familia Vernet - Cilley dejó cientos de descendientes en Buenos Aires (Mariana Rambaldi, redacción de *Yahoo, Noticias, Argentina Noticias*, 2 abril 2012).

A su vez, se suscitó un serio incidente entre los buques loberos de los Estados Unidos y los de los nuevos administradores quienes, al igual que Vernet, no disponían de medios para controlar las matanzas de los incursos en busca de pilíferos. Como consecuencia del entredicho, Washington llegó a cuestionar el derecho inglés sobre las Islas y negó “que el Gobierno británico tuviese autoridad para reglamentar las pesquerías allí”<sup>8</sup>.

Pero tanto lord Palmerston como su ilegítimo sucesor lord Stanley sostendrían incólume la decisión de mantener el archipiélago bajo la bandera británica. Después de la usurpación, se realizaron concesiones de tierras; —una de ellas notable por su extensión— a un comerciante llamado Samuel F. Lafone, quien más tarde vendió sus posesiones a una compañía que devendría en la empresa colonial *Falkland Islands Company* (FIC)<sup>9</sup>, un ente comercial con influencia interna en el Reino Unido, motivo suficiente para echar por tierra las aspiraciones de Buenos Aires.

Durante ciento cuarenta y nueve infructuosos y decepcionantes años, los diplomáticos argentinos buscaron encontrar una satisfacción a la afrenta sufrida, sin perder la ilusión de recuperar las Islas. Fracasados los intentos mediante la negociación bilateral, la República Argentina se dirigió a los organismos multinacionales, donde hallaría más eco a sus justos reclamos.

## **TIEMPOS DE ESPERANZA**

Con la creación de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) al finalizar la Segunda Guerra Mundial, se inició el proceso de descolonización en el mundo. Se formó el Comité Especial de Descolonización con la participación de la República Argentina, la cual manifestaba que lo hacía en razón de sus derechos soberanos sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur. Pese a la oposición del Reino Unido, el comité internacional reconoció en su esencia —por amplia mayoría— la validez de los reclamos argentinos.

En 1960, la ONU sancionó la Resolución 1514 (XV) que establecía las condiciones para conceder la independencia a los pueblos que vivían situaciones coloniales. Se establecieron dos principios básicos. El primero, que todos los pueblos que viven situaciones coloniales tienen derecho a la libre autodeterminación y a la conservación de la unidad nacional y de la integridad territorial. El segundo, en su Párrafo 6, era que todo intento de quebrantar la unidad territorial de un Estado es incompatible con los principios de la carta del organismo.

Esto quiere decir que los pobladores de las Islas Malvinas no pueden acogerse al derecho de “autodeterminación de la ONU”, dado que no desean independizarse, sino seguir dependiendo del Reino Unido. Luego, es este el que

---

8 CAILLET Bois, op. cit., p. 402.

9 La FIC es una empresa británica de origen e historia colonial que monopoliza el comercio de las Islas. Pertenece al Grupo Coalite. Ha hecho pingües negocios con el establecimiento de la *Fortaleza Malvinas* luego del conflicto.

debe desprenderse de esos territorios que jurídicamente no le pertenecen, a raíz de la ilegítima usurpación de 1833.

Al año siguiente, se creó el Comité de Descolonización, encargado de controlar la aplicación de la Resolución 1514, que consideraba a las Islas Malvinas entre los territorios que debían ser descolonizados. No obstante, la República Argentina se opuso; las Islas no eran un territorio sujeto a descolonización, sino que debían ser reintegradas a quien pertenecían. El Reino Unido, por su parte, sostuvo que se debía consultar a los isleños si deseaban independizarse o integrarse a la Nación argentina. Claramente un recurso muy espurio y contrahecho, teniendo en cuenta que la respuesta de los isleños no dejaría dudas, ya que los pobladores argentinos originales fueron expulsados por la fuerza, sin consideración alguna por sus intereses o deseos. Es decir, no es un poder que surge del derecho, sino el «derecho» que surge de la fuerza.

Ulteriormente, la ONU sancionó por abrumadora mayoría de la citada Resolución 2065 (XX) —ni siquiera el Reino Unido votó en contra— que se diferencia de la 1514 por reconocer explícitamente la disputa entre Londres y Buenos Aires referida a la soberanía sobre las Islas. Ello produjo un cambio fundamental en la situación jurídica del archipiélago, pues reconocía que el problema de fondo no es la descolonización, sino la «soberanía». Al mismo tiempo y en respuesta a la solicitud del Reino Unido, se estableció el derecho de contemplar «los intereses» de los pobladores, lo cual veda la pretensión posterior de tener en cuenta sus deseos. La cuestión es diametralmente distinta, ya que con similar legitimidad, los argentinos podríamos desear todo el antiguo territorio del Virreinato del Río de la Plata; se cita solo a modo de ejemplo de los innumerables conflictos que podrían ocurrir en el mundo aduciendo ese tipo de derechos. La ONU no ha dado respaldo a dicho cambio.

Aclaremos, no se trata de descolonizar, ni de apelar a la libre determinación o a los deseos. Legítimamente, la única solución que surge de ambas resoluciones es que las Islas sean devueltas a la República Argentina, y que los intereses de los ocupantes sean contemplados por ambos países, pero, fundamentalmente, por el Reino Unido que es responsable de la ocupación e implantación ulterior de pobladores ajenos a sus legítimos y originales propietarios. En 1982 el agresor fue el Reino Unido y también lo fue en 1833, dado que tanto el Gobierno como la población original —argentinos— fueron expulsados por la fuerza. Por consiguiente, podemos decir que la principal responsabilidad recae sobre Londres, por ser quien impuso, en virtud del “derecho del Imperio”, la bandera británica sobre el archipiélago e «implantó» a los pobladores de origen británico<sup>10</sup>.

---

10 Tal vez deberíamos iniciar la búsqueda de los descendientes de Vernet y de los ocupantes de las Islas en 1833, como recurso legal legítimo. ¿Es jurídicamente indiscutible que la República Argentina se haga cargo de sus intereses, o peor aún, de los deseos de los actuales isleños?



La Asamblea General de las Naciones Unidas aplicó esta doctrina —hacer referencia a los intereses de la población de las Islas y no a sus deseos— en su resolución 2065, ratificada luego por otras resoluciones<sup>11</sup>. Todas reconocen la existencia de una disputa de soberanía y reafirman la siguiente invitación realizada a las Partes (la República Argentina y al Reino Unido):

“[...] a proseguir sin demora las negociaciones recomendadas por el Comité Especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales, a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo debidamente en cuenta las disposiciones y los objetivos de la Carta de las Naciones Unidas y de la Resolución 1514 (XV), así como los intereses de la población de las Islas Malvinas”.

Fue una victoria diplomática argentina de suma importancia en la disputa por los archipiélagos australes; la base legítima más esencial para respaldar esos derechos en la disputa. De allí se deduce que mientras la Resolución 2065 esté vigente, los británicos no podrán forzar el derecho de autodeterminación y deberán asumir una posición ilegal y desafiante para con esta Resolución, si no se avienen a su letra y espíritu. Seguramente, por esa y otras razones, el Reino Unido evitará la intervención de los organismos multilaterales para resolver el conflicto<sup>12</sup>.

## **REALIDAD VS. LEGITIMIDAD**

Como ocurre con lamentable frecuencia en los conflictos entre Naciones, el poder ético o legítimo que resulta del derecho internacional no prima en las disputas, sino el dominio basado en la fuerza para imponer una solución unilateral, ya sea política, económica o militar. Eso ocurrió con los archipiélagos australes desde aquel fatídico 2 de enero de 1833. Es decir, no es un poder que surge del derecho, sino el «derecho» del poder (de la fuerza).

El Conflicto del Atlántico Sur de 1982 no fue ajeno a ello. La guerra no fue motivada por la legitimidad de los derechos del Reino Unido —que no posee—. Tampoco primó la libertad o los deseos de los habitantes de las Islas (*kelpers*). Los verdaderos intereses que llevaron a la guerra a estos dos países, a sus pueblos y a sus soldados, que sufrieron las consecuencias —como veremos— fueron varios. En primer lugar, la armada británica deseaba dejar sin efecto la desprogramación del cuarenta por ciento de su flota. A su vez, la primera ministra Margaret Thatcher, debía conservar su puesto por intereses políticos subrepticios e ilegítimos, y había que proteger las finanzas de la colonial *Falkland Islands Company*.

Las operaciones de falsa bandera, concurrente al logro de los tres propósitos mencionados, son conspiraciones que se hacen de manera encubierta. Son llevadas a cabo por entes, organizaciones o gobiernos para simular que fueron

---

11 En 1973 (3160, XXVIII), 1976 (31/49), 1982 (37/9), 1983 (38/12), 1984 (39/6), 1985 (40/21), 1986 (41/40), 1987 (42/19) y 1988 (43/25).

12 José María COSENTINO, *Legitimidad de la Acción Argentina en las Islas del Atlántico Sur*; “El Derecho”, Buenos Aires, tomo 99, pp 874 – 875. Costa Méndez, p. 47.

realizadas por otras entidades o con otras razones. Estas operaciones fueron ampliamente utilizadas por los piratas en los siglos XV a XIX, en la Primera y Segunda Guerras Mundial<sup>13</sup> y en los atentados terroristas o contraterroristas, para ocultar verdaderos crímenes de lesa humanidad (*modus operandi* muy vigente hoy día). Lo han utilizado naciones para justificar su intervención en una guerra y como pretexto de un conflicto bélico.

Luego explicaremos el episodio producido por el Reino Unido en el Conflicto del Atlántico Sur en 1982, en el cual se empleó este viejo *modus operandi* del Imperio y de su Armada Real. También le valió a James Morgan, un pirata devenido en Sir, vicealmirante y par del Reino —por la gracia de la Corona— como reconocimiento por los servicios prestados.

Pero antes, observemos y recordemos algunos antecedentes a la guerra de 1982.

En 1966, bajo el Gobierno laborista de Harold Wilson, su Ministro de Defensa, Denis Healey, publicó un Libro Blanco en el que abogaba por una Armada sin portaaviones, ya que estos solo tenían justificación en “[...] un desembarco o retirada de tropas contra un enemigo de recursos sofisticados fuera del alcance aéreo con bases terrestres”<sup>14</sup>. Dada la importancia estratégica de las Islas por su proyección antártica y los aspectos económicos de sus mares jurisdiccionales — más importante aún— será poco probable que Londres renuncie a sus razones de mantener el derecho del Imperio para continuar la usurpación original.

Por consiguiente, en 1966 el Almirantazgo rápidamente respondió con una campaña tanto para el público interno como externo, cuyos alcances solo pueden comprenderse si se tiene en cuenta que la Marina británica representa la tradición imperial británica y que su capacidad de hacer *lobby* tiene una fuerza enorme. Al respecto, Virginia Gamba explica:

“El objetivo de la campaña era la creación de intereses artificiales en ciertas regiones o la explotación de oportunidades para crear esos beneficios a fin de hacerlos aparecer como zonas de interés nacional. Esas zonas luego coincidirían con las únicas regiones en las cuales la nueva doctrina naval fuese factible (es decir áreas marítimas lejanas). En otras palabras, el guion se conducía así: Amenazas de reducción de las fuerzas de portaaviones y buques de superficie, la excusa para crear nuevas políticas y hallar nuevos empleos a su armada, y atraer la atención hacia áreas de interés donde pudiesen ser aplicadas las nuevas políticas para la flota”<sup>15</sup>.

---

13 El hundimiento del *RMS Lusitania*, ocurrido frente a las costas de Irlanda el 7 de mayo de 1915, a causa del ataque de un submarino supuestamente alemán, fue un desastre naval producido a un buque de línea durante la Primera Guerra Mundial, contribuyó a que Estados Unidos entre en la guerra. En Vietnam, el incidente fue realizado en el Golfo de Tonkín, una operación de falsa bandera organizada por los servicios secretos de EE.UU. como pretexto para entrar en la guerra de Vietnam. La Primera Guerra del Golfo (1990), se hizo con la excusa de eliminar instalaciones nucleares iraquíes, lo cual era falso.

14 Alberto DE VITA; *Malvinas/82*, p. 167.

15 Virginia Gamba. *The Falklands/Malvinas War*, pp 68-69.

Dado que estos factores solo se presentaban en Hong Kong y en el Atlántico Sur, la Armada Real, «ese supremo emblema del imperio», asumió que resultaba conveniente —para sus amenazados intereses institucionales— que el Reino Unido se enfrentase en mares lejanos a dirimir sus cuestiones litigiosas o, de lo contrario, se vería obligada a renunciar a su flota oceánica (portaaviones, cruceros, destructores, submarinos, la fuerza de desembarco anfibia y buques de apoyo). El Atlántico Sur era prácticamente el único lugar factible y aceptable para desarrollar una estrategia institucional de este tipo por el fuste del contendor; la República Argentina no era ni insignificante, ni muy peligrosa para un país como el Reino Unido.

En 2004 y pese a una débil política nacional respecto del diferendo, producto de una actitud compungida por haber perdido una guerra que, en apariencia fue por responsabilidad de un desacreditado Gobierno propio, la República Argentina logró que el conflicto de Malvinas figure, de forma permanente, en la agenda de la Asamblea General de la ONU. El tema puede ser tratado previa notificación de un Estado miembro. Dado que las guerras se pierden cuando no se logran los objetivos políticos, independientemente de los resultados de las batallas, ello es indicativo que no se perdió ninguna guerra; al contrario, se ha fortalecido el sentimiento popular pro Malvinas en lo interno y en lo externo, producto de una falsa bandera que hace evidente la justicia del justo reclamo argentino<sup>16</sup>.

## **EL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE 1968**

En enero de 1966, el Canciller Británico Robert Michael Stewart viajó a Buenos Aires para iniciar los contactos previos a la negociación sobre el futuro de las Islas. El 14 de agosto de 1968 se llegó a un principio de acuerdo que quedó plasmado en un documento secreto que se denominó Memorando de Entendimiento sobre la cuestión de las Islas Malvinas, cuyo párrafo cuatro establecía lo siguiente<sup>17</sup>:

“[...] El objetivo común es solucionar definitivamente y en forma amistosa la disputa sobre la soberanía, teniendo debidamente en cuenta los intereses de la población de las Islas [...]. El Gobierno del Reino Unido, como parte de esa solución final, reconocería la soberanía de la República Argentina sobre las Islas a partir de una fecha a ser convenida [...]. Ambos Gobiernos continuarán las actuales conversaciones en Londres a efectos de definir los detalles de las garantías”.

El 11 de diciembre de 1968 la repercusión de la noticia, las presiones de la oposición, y la prensa hizo que Londres, en ese entonces, abandonase la idea del concertado Memorando de Entendimiento con la República Argentina. Esta fue la primera gran victoria de un centro de presión a favor de las *British Falklands*.

---

16 Esta afirmación es especulativa, ya que la República Argentina, desde entonces, no ha hecho valer con determinación - esos derechos.

17 Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina. Dirección URL: [www.arg-rr.ee./12/12](http://www.arg-rr.ee./12/12).

El autor británico H. S. Ferns, profesor de ciencias políticas de la Universidad de Birmingham, escribió por entonces una profética advertencia (solo se equivocó con la actitud de EE.UU.):

“[...] es posible prever una situación en la cual la Argentina forzará la solución, como puede hacerlo con el apoyo de la ONU, la Organización de los Estados Americanos y de los EE.UU., y hacer así algo que el Gobierno argentino no desea hacer, esto es, humillar a Inglaterra. Si ello sucede, los británicos no podrán culpar a nadie, sino a sí mismos”<sup>18</sup>.

Los debates de marzo de 1968 demostraron que las *Falkland* eran un campo minado político listo para explotar en las principales páginas de los periódicos y para encender los viejos instintos imperiales de los *tories* (conservadores británicos), en especial cuando no se hallaban en el poder o estaban a punto de perderlo<sup>19</sup>.

## LA DECLARACIÓN CONJUNTA DE BUENOS AIRES

El 1.º de julio de 1971, como corolario de las tratativas, se firmó un acuerdo sobre comunicaciones que llevó el nombre de Declaración Conjunta de Buenos Aires. La República Argentina se comprometió a “construir una pista en las proximidades de Puerto Stanley” (capital de las Islas), para posibilitar los vuelos, establecer enlaces aéreos y marítimos, brindar facilidades para la salud y educación de los isleños, prestar asistencia técnico-logística y constituirse en proveedor —a precios subsidiados— de combustibles líquidos y gas envasado.

Poco después, merced al accionar de ciertos grupos activistas londinenses, apareció en forma prematura el acuerdo en los medios británicos, pese a su clasificación de «secreto», lo cual hizo fracasar el proyecto. Al respecto, el periódico *The Guardian*, al igual que otros medios del Reino Unido, explicó las razones de este lamentable fracaso al publicar, como lo hizo anteriormente y con retroactividad histórica, lo siguiente:

“El abogado William Hunter Christie [cuya actuación se repitió en 1982], exmiembro de la *Foreign Office*, fue informado por una fuente secreta dentro del Ministerio de Defensa sobre las negociaciones que se llevaban a cabo entre ambos Gobiernos, y que estaba a punto de reconocerse la soberanía argentina [sobre las Islas Malvinas]. De inmediato, Christie persuadió a la *Falkland Islands Company* para establecer un comité con el fin de mantener el archipiélago bajo la soberanía y absoluto dominio de Gran Bretaña. Luego, el abogado suministró información a un puñado de parlamentarios conservadores para debatir el tema en el Parlamento y preparó material periodístico para los medios de difusión en una campaña publicitaria”.

También se acordó que los pasajeros argentinos que visitaran las Islas debían gestionar una Tarjeta Blanca en el Ministerio de Relaciones Exteriores argentino y en la Embajada del Reino Unido en Buenos Aires, para obviar la emisión de pasaportes, lo cual hubiese significado reconocer la soberanía británica sobre las Islas. Se trataba del único documento que se solicitaba para visitar las Islas

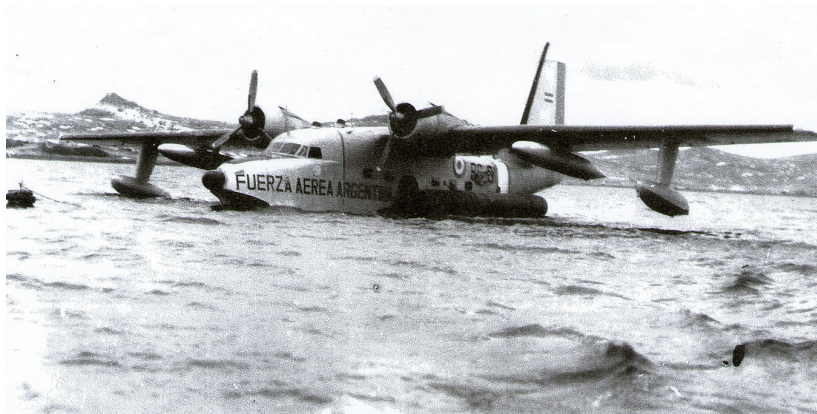
---

18 H. S. FERNS. *Argentina*, p 260.

19 Esta tendencia resultó esencial para los mentores de la conspiración británica de 1982.

a los ciudadanos argentinos<sup>20</sup>, según lo acordado en la Declaración Conjunta de Buenos Aires del 1.º de julio de 1971. De esa forma, se excluía a los argentinos para que no se les requiriera otro documento que no fuera la tarjeta, pues no debían considerarse como “extranjeros” en las Islas.

Y LADE (Líneas Aéreas del Estado), la línea aérea de fomento dependiente de la FAA, realizaría un encomiable esfuerzo para acercar las Islas y su población, a la República Argentina.



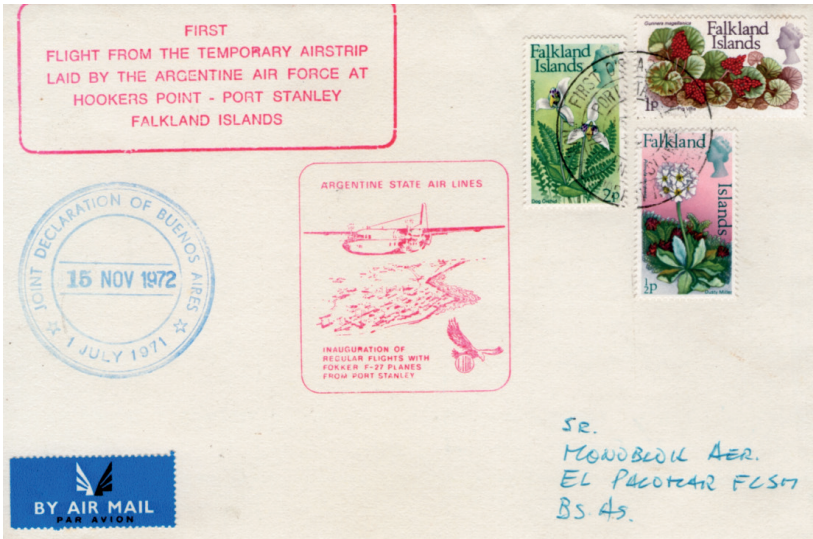
2. Avión anfíbio *Albatross* acuaticado en la Base Stanley, predisponiendo los vuelos de LADE al Continente.



3. Avión Fokker 27 aterrizando por primera vez en la pista de planchas de aluminio en el Puerto Stanley. Posteriormente, el Reino Unido construyó una pista de material, lo cual permitió a LADE operar con aviones Fokker F-27 *Friendship* y F-28 *Fellowship*.

---

20 Como veremos luego, el gobernador Hunt rechazó su empleo —pese a ser sugerido por el FCO— por parte de los obreros de Davidoff, el 20 de marzo de 1982, lo cual hubiese permitido superar la supuesta «ilegalidad» del desembarco en las Islas Georgias.



4. Sobres postales conmemorativos de los vuelos inaugurales de Albatross y Fokker 27 al servicio de LADE.



5. Ceremonia de inauguración del Aeropuerto Stanley, presidida por el gobernador, con la presencia de autoridades británicas y argentinas en el acto protocolar.



6. Ceremonia de inauguración del Aeropuerto Stanley, banderas del Reino Unido y de la República Argentina, flameando juntas en simultáneo, por primera vez.

Se cumplieron en total 1515 vuelos; se transportaron 21597 pasajeros y 466 tn de carga y se insumieron 3553 h. de vuelo; pero todo sería en vano.

La inauguración del aeropuerto fue todo un acontecimiento que coronaba años de esfuerzos y de buena voluntad de ambas partes, para buscar una solución al conflicto. Los isleños aún hoy creen que tienen derecho a impedir lo resuelto con el Reino Unido en 1968 y 1971 e impiden que líneas argentinas realicen vuelos.

## **PROPUESTA BRITÁNICA AL GOBIERNO DE JUAN DOMINGO PERÓN**

El 11 de junio de 1974, los británicos hicieron una propuesta secreta al presidente Perón por las Malvinas: querían una administración compartida sobre las Islas. Ese día, el expresidente proyectó el camino para recuperarlas definitivamente, situación de la cual da testimonio el exembajador Carlos Ortiz de Rosas, un célebre diplomático de más de cuarenta y cinco años de carrera y experto en la cuestión de Malvinas, quien estuvo a cargo de numerosas negociaciones en torno al archipiélago, en especial la que aquí se menciona.

“Si ponemos un pie sobre las Islas, no nos sacan más”, le confió Perón, en ese entonces, a su canciller, según relató Ortiz de Rosas, publicado en un artículo en el matutino *La Nación*. Un condominio entre los dos países resultaba una salida dudosa, si lo que se quería era obtener la soberanía inmediata.



7. Embajador Carlos Ortiz de Rosas (1975).





8. Tarjeta Blanca emitida para reemplazar los pasaportes para ciudadanos argentinos que visitaban las Islas.

La propuesta mencionada se tradujo en un borrador de trabajo, donde se proponía un condominio sobre las Islas. La intención, dice el texto, era: “poner fin a la disputa sobre la soberanía” y “crear una atmósfera favorable dentro de la cual los isleños podrían desarrollarse de acuerdo”. Esto sería entregado por el entonces embajador británico en Buenos Aires, James Hutton, a Juan D. Perón y a su ministro de Relaciones Exteriores, Alberto Vignes, en una reunión confidencial.

Entre otros puntos, proponía “enarbolar juntas” las banderas del Reino Unido y de la República Argentina en tierra malvinense, transformar el inglés y el castellano en idiomas oficiales y “designar de manera alternada por la Reina y el presidente argentino” al gobernador de la Islas. Sobre estas bases, el Gobierno de Su Majestad propuso: “Si el Gobierno argentino está de acuerdo, deberían realizarse conversaciones oficiales o preliminares en Buenos Aires lo antes posible”, concluía el texto.

El destino quiso que Perón falleciera tres semanas después (1/7/74). Las negociaciones se desvanecieron durante el Gobierno sucesor de Isabel Martínez de Perón, su viuda, pese a que ella sorprendió a la opinión pública mundial (y quizás a muchos argentinos) al pronunciar un discurso en la ONU en el que revelaba que ambos países habían mantenido contactos y que, en vida, su esposo había recibido seguridades de buscar una salida al diferendo por las Islas Malvinas, y que esas tratativas habían quedado suspendidas después de su muerte.

El 13 de enero de 1976 se produjo un desfavorable incidente entre el buque argentino ARA *Almirante Storni* y la nave científica británica *RRS Shackleton*, que realizaba tareas — no autorizadas por la República Argentina— de prospección de cuencas de hidrocarburos en el mar Argentino y aguas territoriales próximas a las Islas Malvinas. En consecuencia, se suspendieron las relaciones diplomáticas entre ambos países.

En ese año, la Argentina instaló la Estación Científica Corbeta Uruguay en la isla Thule, Sandwich del Sur, constituyendo el único asentamiento poblado del desolado archipiélago. No hubo reacción británica alguna ante este hecho, lo cual alentó a Buenos Aires en este tipo de iniciativa. Por otra parte, durante el Año Geofísico Internacional (1956/57) a solicitud de la comunidad científica internacional, se instaló una base científica de observación en la isla de Thule convirtiéndola en el primer contingente humano en habitar las Islas.

Este acto, realizado unilateralmente desde el punto de vista político, puede considerarse más conflictivo que lo sucedido en 1982, cuando el anunciado desembarco de obreros argentinos en las Islas Georgias con sus tarjetas blancas fue considerado “ilegal” y “una violación de territorio británico”, como veremos luego. Si bien este hecho pudo haber sido esgrimido por Londres para agravar el conflicto, ambos Gobiernos firmaron la Declaración Conjunta de Buenos Aires, confirmando el Memorando de Entendimiento para romper el aislamiento de los pobladores de las Islas. En este caso (1982), las tarjetas blancas fueron desconocidas para dar una excusa a la conspiración de falsa bandera en ciernes y agravar una salida diplomática.

### **LAS NEGOCIACIONES RIDLEY - CAVÁNDOLI (1981)**

En 1977, el canciller británico David Owen, del Partido Laborista, informó por escrito a la Cámara de los Comunes que ambos Gobiernos habían convenido celebrar negociaciones sobre el futuro de las Islas, incluyendo la soberanía, negociándose además la futura cooperación económica con la República Argentina. Según el Informe Franks<sup>21</sup> (párrafo 58 a 62), el vicescanciller Ted Rowlands visitó las Islas y, a su regreso, concluyó que Londres no podía continuar aceptando las facilidades otorgados por el Acuerdo de Comunicaciones y la Declaración de Buenos Aires (un documento complementario del primero), por lo tanto, era conveniente reforzar la guarnición militar.

Cuando llegó al gobierno la Sra. Margaret Hilda Thatcher, integrante del Partido Conservador, y anunció al gabinete que “el Reino Unido debía terminar con las situaciones coloniales” en sus territorios de ultramar, se encendieron luces rojas en la Armada Real, en la FIC y su *Lobby*<sup>22</sup>.

---

21 Documento oficial presentado luego del conflicto de 1982 al Parlamento británico, cuyo propósito procuraba eximir de responsabilidades a la primera ministra.

22 Se trataba de un centro de presión para proteger los intereses de la FIC en los círculos de influencia de Londres.

Las tensiones continuaron y, por recomendación del Comité Conjunto de Inteligencia Británico<sup>23</sup>, durante el gobierno del primer ministro Callaghan (del Partido Laborista), se resolvió enviar al área —dentro del mayor secreto— dos fragatas y un submarino nuclear<sup>24</sup>. Este despliegue revelaba que la Armada Real ejercía, en cartera de defensa, una clara influencia, y además con una agenda distinta a la del FCO y del primer ministro. El envío de los buques era ajeno a la gestión del FCO.

En 1979, durante el desarrollo de la Asamblea General de la ONU, el Canciller argentino, brigadier Carlos Washington Pastor, se entrevistó en Nueva York con su par británico, lord Peter Alexander Rupert Carrington, para expresarle que para su Gobierno el problema «Malvinas» resultaba prioritario, y que su gestión debía coordinarse con el Ministerio de Defensa Británico (MoD).

Por entonces, el abogado Christie se constituyó en el adalid de los intereses de la *Falkland Island Company* (FIC) y de los isleños radicalizados ante el Parlamento y logró institucionalizar un organismo denominado *United Kingdom Falkland Islands Committee* (UKFIC), con oficinas en Londres<sup>25</sup>. Hay que tener presente que la transferencia de soberanía podría influir en la pérdida de tierras y extensos establecimientos rurales de la empresa colonial, además del total monopolio del comercio de las Islas.

La idea de los sectores británicos enemigos de las negociaciones surgió cuando un empresario argentino, Constantino Davidoff, viajó a Edimburgo, Escocia (Reino Unido), para firmar un contrato comercial con la firma Salvesen Ltd., por la compra y desguace de factorías balleneras de su propiedad, abandonadas en Islas Georgias del Sur. El empresario argentino, no satisfecho con el contrato que le daba exclusividad para el negocio, lo hizo legalizar en Londres en un estudio jurídico<sup>26</sup>.

En ese período, se produjo un hecho que tendría gran importancia como oportunidad para una conspiración de «falsa bandera», montada por el Almirantazgo británico (veladamente) y el *Lobby*, en paralelo con un contrato comercial privado, firmado por el empresario argentino que por décadas se mantuvo encubierto de quién había sido el principal promotor —y agresor velado— de la guerra de 1982.

A partir de la declaración de Buenos Aires, firmada por ambos Gobiernos (1968-71), se orquestó un movimiento para menoscabar los esfuerzos de Buenos Aires y

---

23 El Reino Unido dispone, dentro de su orgánica de inteligencia, del MI-6 (*Intelligence Service*) responsable de la inteligencia exterior, y del *Government Communications Headquarters* (GCHQ), responsable de la seguridad de las comunicaciones, la criptología y las operaciones encubiertas).

24 Informe Franks, párrafos 64 a 66.

25 N d A: El comité se ampliaría (1973) adoptando el nombre *The United Kingdom Falkland Islands Defense Committee* (UKFIDC).

26 Escribano Ian Roger Frame.

captar la buena voluntad de los isleños. El objetivo del *Lobby*, como se indicó, era impedir que se transfiriera la soberanía del archipiélago a la República Argentina y, eventualmente, procurar que las Islas se convirtieran en un territorio independiente, pero política y económicamente dependiente de Londres.

En febrero de 1981, en la realización de la Asamblea General de las Naciones Unidas, el brigadier Pastor y lord Carrington acordaron reanudar las relaciones diplomáticas e intercambiar embajadores. En junio, el Subsecretario Nicholas Ridley viajó a las Islas y mantuvo reuniones en Buenos Aires, una a la ida y otra al regreso de las Islas, con el comodoro Carlos Cavándoli, Subsecretario de RR.EE., con la idea de retomar las negociaciones. Poco después, se acordó una reunión formal a nivel subsecretarios dentro del marco de las resoluciones de la ONU, con agenda abierta, en la que se aceptó la presencia de un isleño como parte de la delegación británica en carácter de «observador».

Los isleños son gente sencilla y amable, pero los que ascendieron a consejeros estaban politizados en favor de la *FIC* y de no negociar con la Argentina. El gobernador, pese a ser un empleado de la Corona, se subordinó a estos intereses contrahechos, lo cual no correspondía a sus funciones. Luego, ni el bien común de los isleños ni las intenciones de Londres primaron, sino los intereses de la gran empresa transnacional. La ronda de negociaciones de Nueva York dejó la impresión de que se retrocedía en lugar de avanzar.

Según el historiador británico Peter Beck, las propuestas del subsecretario Ridley, durante el Gobierno de la Sra. Thatcher significaron una transformación de la disputa, ya que por primera vez el Gobierno británico había indicado públicamente su voluntad de considerar el traspaso de soberanía a la República Argentina. Sin embargo, cuando el subsecretario sometió las propuestas al Parlamento, fue duramente ridiculizado por la oposición hábilmente dirigida, pese a la aprobación del plan de descolonización y de la reducción de la Armada Real. La prensa londinense comentó con sorpresa que desde hacía muchos años no sucedía algo semejante en el prominente foro británico. Ridley, vapuleado por los miembros laboristas, se vio obligado a renunciar. Las maniobras del *Lobby Falkland* y las luchas consecuentes entre ambos bloques en el Parlamento habían demostrado su influencia.

En marzo de 1981, hubo un cambio de gobierno en Buenos Aires y el Dr. Oscar Camilión asumió como Ministro de Relaciones Exteriores y Culto. El nuevo canciller manifestó entonces: "...la situación colonial resulta un anacronismo tan inaceptable como insostenible para la dignidad de la Nación argentina". No obstante, la buena voluntad de su Gobierno luego de tantos años de negociaciones estériles, quedó demostrada en agosto de 1981 con el envío aéreo de suministros en aviones Hércules C-130 de la Fuerza Aérea Argentina en forma inmediata, ante una emergencia por falta de abastecimientos del archipiélago.

## EL COMLOT

A mediados de 1981, Davidoff se vio urgido a preparar el traslado y a realizar los trabajos en la estación cálida (de noviembre de 1981 a marzo de 1982) para cumplir con los plazos contractuales cuanto antes y aprovechar la época más benigna del archipiélago por sus condiciones climáticas. Esos movimientos no pasaron inadvertidos por las autoridades británicas; en especial, por la cúpula de la Armada Real y por el gobernador de las Islas, Rex Hunt, un funcionario británico, anti-argentino declarado. Davidoff procuró rentar el buque de patrulla antártica HMS Endurance para el traslado de su equipo, recibiendo una lógica negativa. En Londres, en tanto, se llevaba a cabo una campaña mediática en contra de las tratativas de ambas cancillerías para resolver el problema de la soberanía de las Islas Malvinas.

Ello significaba que nacía la oportunidad de crear un conflicto. En Buenos Aires, no existían indicios de que pudiesen meritar esa conclusión, que estaba más motivada por el guion de la política del Almirantazgo de evitar el plan de desmantelamiento de sus buques, que por un peligro potencial o real en el Atlántico Sur. Según el Informe Franks, esto resultó “particularmente importante [...] y tuvo considerable influencia en el pensamiento de los ministros y oficiales”<sup>27</sup>.

Mientras el Endurance corría el mismo peligro que su antecesor de igual nombre, cuando debió ser abandonado por Shackleton y su tripulación a principios del siglo XX, en esta oportunidad el riesgo del buque polar británico no se debía a los peligrosos hielos antárticos, sino a sus —no menos peligrosas— presiones presupuestarias y al plan próximo de desactivar gran parte de la flota. Precisamente, el primer buque sería el Endurance, con fecha establecida para a mediados de 1982. Sugestivamente, el 10 de julio de 1981, *The Daily Telegraph* y otros periódicos publicaron un comentario de su corresponsal naval Desmond Wettern, que suscitó la reacción de nuestra embajada en Londres:

---

27 Informe Franks, párs. 94, 95 y 306.

## PATROL OF FALKLANDS TO END

By DESMOND WETTERN,  
Naval Correspondent

THE Navy's watch over the Falkland Islands and British Antarctic Territory is to be ended next year after more than 25 years with the withdrawal, for scrapping without replacement, of the Antarctic patrol ship *Endurance*, 3,600 tons.

The move is being made at a time when Argentina is pressing her 150-year-old claim to the islands, whose 2,500 inhabitants are gravely concerned that they may lose their British citizenship in a deal between Whitehall and the Argentine government.

In addition, there are strong indications that there may be substantial oil deposits within the 200-mile economic zone around the Falklands.

### Formal claim

Britain could lay claim to these if the Foreign Office were prepared to put forward a formal claim, something that Lord Trefgarne, the Parliamentary Under-Secretary to the Department of Trade, indicated last month they were not prepared to do for fear of upsetting the Argentine government.

Once the *Endurance* is withdrawn next year, which the Ministry of Defence confirmed yesterday, the only remaining British servicemen in the area will be 38 Royal Marines based at Port Stanley.

But their replacements, on completion of their tour of duty, and all their supplies will now have to be brought through Buenos Aires.

## Falkland protests

DEFENCE cuts have strengthened fears of Falkland Islanders that Britain is deserting its South Atlantic Colony.

The Falkland Island Office in London wrote to Defence Secretary Mr Nott protesting at the proposed withdrawal from the South Atlantic of HMS *Endurance*, the ice patrol ship.

"It seems most inappropriate to withdraw the only Royal Navy presence in the area when other nations are increasing their strength in the South Atlantic," wrote Mr Brian Frow, Director General of the Falkland Islands Office.

9. Recorte periodístico de *The Daily Telegraph* del 10 de julio de 1981.

El corresponsal naval y Brian Frow, director del UKFIC, denuncian los inconvenientes de desprogramar el *Endurance* y la injerencia directa de la empresa colonial en el plan.

TELEGRAMA ORDINARIO RECIBIDO		OCCIDENTAL SUR INFORMACIONES PRENSA	
Número general: 45163			
ORIGEN:	LONDRES		
Fecha y hora recepción D.T.:	DIA 13 MES JULIO	HORA 1445	
Fecha y hora tramitado D.C.:	DIA 13 MES JULIO	HORA 1500	
Cable N°	1215		
<p>THE DAILY EXPRESS PUBLICO SABADO 11 COMENTARIO SU CORRESPONSAL NAVAL TITULADO **FALKLANDS VIGIL ENDS NEXT YEAR**, CUYO TEXTO TRASCRIBO:</p> <p>**PATRULLAJE NAVAL DE LAS ISLAS MALVINAS Y TERRITORIO ANTARTICO TERMINARA EL AÑO PROXIMO CON EL RETIRO DEL BUQUE PATRULLERO ENDURANCE, ADMITIO AYER EL MINISTERIO DE DEFENSA, RETIRO DEL ENDURANCE, DE 3.600 TONELADAS, UNO DE LOS BARCOS QUE SERAN DESCARTADOS ACORDE LAS REDUCCIONES DISPUESTAS POR EL SR. NOTT, SECRETARIO DE DEFENSA, SE PRODUCE CUANDO ARGENTINA CONTINUA PRESIONANDO EN SU RECLAMO DE 150 AÑOS SOBRE LAS ISLAS** ORTIZ DE ROZAS</p>			
<p><i>Telegrama de la Embajada Argentina en Londres, señalando la publicación del Daily Telegraph donde se denunciaba la existencia de un plan para producir el incidente de las Islas Georgias del Sur.</i></p>			

10. Cables de Relaciones Exteriores 1215 del 13 de julio de 1981.

MALVINAS  
OCCIDENTAL  
POLITICA  
INFORMACIONES  
DEL. NAVAL

TELEGRAMA ORDINARIO RECIBIDO

Número general: 57.959

ORIGEN: LONDRES

Fecha y hora recepción D.T.: DIA 22 MES 9/81

HORA 10.30

Fecha y hora tramitado D.C.: DIA 22 MES 9

HORA 16.00

Cable N° 1590

LONDRES

1590

DAILY TELEGRAPH PUBLICA HOY 22, COMENTARIO SU CORRESPON-  
SAL NAVAL DESMORDE WETTERN TITULADO \*\*ALARM OVER PLAN TO END  
NAVY'S ANTARCTIC PATROL\*\* QUE SENALA:

PLAN GOBIERNO BRITANICO FINALIZAR PATRULLA ANTARTICA ANUAL  
DE ROYAL NAVY DESPUES DE 27 ANOS Y RETIRO BUQUE ENDURANCE EN  
ABRIL PROXIMO CAUSAN ALARMA A CIENTIFICOS Y REGOCIJO EN AR-  
GENTINA.

ANUNCIO SE PRODUCE CUANDO HAY RECIENTE EVIDENCIA EXISTEN-  
CIA PETROLEO EN EL AREA Y CANTIDAD SUSTANCIAL PODRIA ESTAR  
EN TERRITORIO RECLAMADO POR REINO UNIDO.

ANUNCIO EN PARLAMENTO RETIRO ENDURANCE FUE BIENVENIDO POR  
PRENSA ARGENTINA COMO \*\*RELAJAMIENTO VIGILIA BRITANICA EN  
ANTARTIDA\*\* MIENTRAS EN LONDRES, HACE ALGUN TIEMPO, EL FO-  
REIGN OFFICE DESCRIBIO PRESENCIA BUQUE COMO \*\*INVALUABLE\*\*  
EN MEMORANDUM A MINISTERIO DEFENSA.

DR. RICHARD LAWS, DIRECTOR DE BRITISH ANTARCTIC SURVEY,  
SUBVENCIONADO POR GOBIERNO, DIJO CREER QUE EXISTEN PETROLEO Y  
OTROS MINERALES EN CANTIDADES EXPLOTABLES Y LAS AREAS CLA-  
VES SERIAN ISLAS GEORGIAS DEL SUR Y PENINSULA ANTARTICA.

ARGENTINA HA ARRENDADO DOS AREAS MARITIMAS DENTRO 100  
MILLAS ISLAS MALVINAS PARA EXPLORACION DE COMPANIAS PETROLE-  
RAS INTERNACIONALES PERO FOREIGN OFFICE TODAVIA DEBE DECI-  
DIR SI DECLARA UNA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA DE 200 MILLAS  
ALREDEDOR ISLAS.

CUANDO SE CONOCIO RETIRO BUQUE, EL CONSEJO LEGISLATIVO  
MALVINAS APROBO RESOLUCION DEPLORANDO MEDIDA Y EN ELECCIONES  
MES PROXIMO LOS SIETE CANDIDATOS AL CONSEJO SE PROPONEN FIR-  
MEMENTE RECHAZAR NUEVAS CONVERSACIONES CON ARGENTINA SOBRE  
CUESTION SOBERANIA.

RETIRO \*\*ENDURANCE\*\*, A JUICIO COMANDANTE AEREO WRIAN  
FROW, DIRECTOR OFICINA MALVINAS EN LONDRES ES \*\*LA PEOR CO-  
SA QUE PODRIAMOS HACER EN ESTE MOMENTO\*\*, YA QUE ESTA CONVEN-  
CIDO CUESTION SOBERANIA SE PRESENTARA INVIERNO PROXIMO.

H

11. Cable del 22 de septiembre de 1981, que evidenciaba que el plan contra la desprogramación de buques de la Armada Real había comenzado y que la FIC formaba parte de este.

Estas novedades fueron informadas en el cable 1590, procedente de la Embajada Argentina en Londres, poniendo de manifiesto que el matutino *The Daily Telegraph* evidenciaba la existencia de algo más que una reciente campaña mediática en contra de las negociaciones.

El Organismo de Exploración Antártica Británico (British Antarctic Survey, BAS por sus siglas en inglés) operaba desde Grytviken, en la bahía de Cumberland, Islas Georgias, y la desprogramación del Endurance incluía esta base, ya que se

quedarían sin el apoyo de la única nave con la que contaban. Con la premeditada campaña mediática del gobernador Hunt y la cooperación del BAS se ponía en marcha un plan contrario.



12. HMS Endurance en el puerto de Mar del Plata en febrero de 1982.



13. HMS Endurance en patrulla antártica.

Poco después, a instancias del *Lobby Falklands*, el Consejo Legislativo de las Islas solicitó al Parlamento británico “una mayor presencia naval en el área”, en pos



de su proyección antártica y criticando, en particular, la decisión de radiar de servicio al *Endurance*.

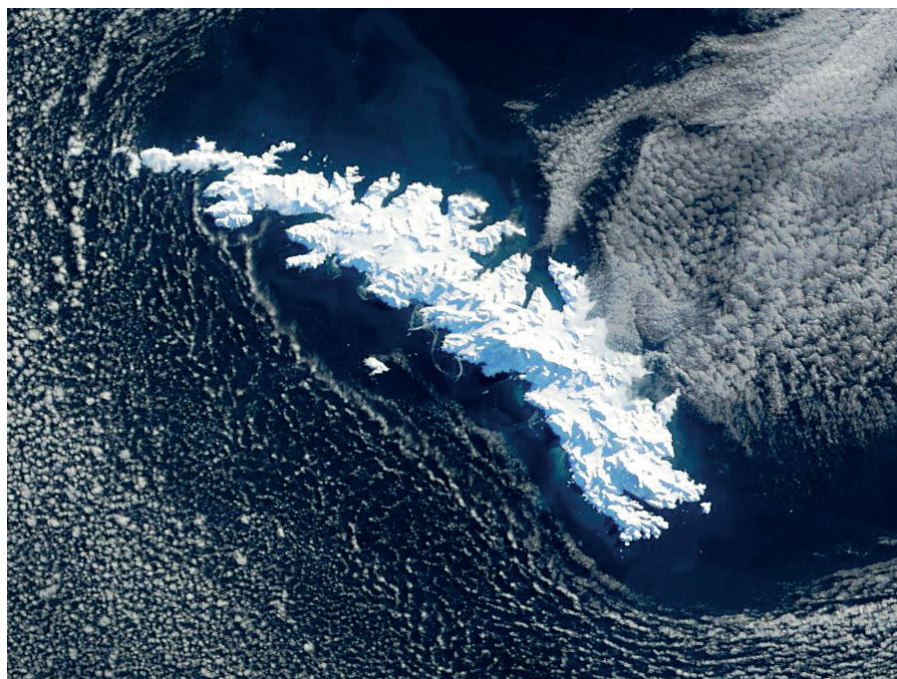
La campaña mediática en el Reino Unido produjo el primer atisbo de endurecimiento de la posición argentina en Buenos Aires, cuyo epílogo sería determinante para considerar luego una opción militar sobre la base de una postura más enérgica.

Costa Méndez, apremiado por satisfacer las disposiciones de la Junta Militar de «activar las negociaciones», proponía introducir otras medidas, entre ellas “llevar adelante las operaciones Davidoff” y, eventualmente la operación Alfa, un plan para establecer un asentamiento científico en la Isla San Pedro. Ello denunciaba la firme voluntad argentina ante la indiferencia británica.

El Canciller, cumpliendo con lo resuelto, entregó al embajador británico en Buenos Aires la propuesta para obtener resultados palpables en la reunión de fines de febrero de 1982, en Nueva York. El delgado hilo del razonamiento nos conduce a un hecho sintomático: prácticamente, las Islas Malvinas eran el último dominio colonial británico en disputa en aguas lejanas. La transferencia de su soberanía haría innecesario mantener la flota oceánica. Es decir, que era la Armada Real la que se oponía a evitar la drástica disminución de su poder naval con una actitud obstinada y opuesta a su Gobierno.

Era una actitud impropia que podía considerarse poco digna, dado que la ética de la acción humana se define por dos factores: los medios utilizados para alcanzarla (falsa bandera y crisis seguida de guerra) y los propósitos perseguidos (sectoriales en este caso) contrarios a las políticas instituidas por el propio Gobierno británico, lo cual fue causa de la inmolación de miles de víctimas británicas y argentinas.

Estas novedades fueron informadas en el cable 1590, procedente de la Embajada Argentina en Londres, poniendo de manifiesto que el matutino *The Daily Telegraph* evidenciaba la existencia de algo más que una reciente campaña mediática en contra de las negociaciones, y que la FIC se hallaba seriamente interesada e involucrada en impedirlo.



14. Mapa satelital de la Isla San Pedro.



## **MÓDULO 2**

# **FALSA BANDERA Y TRAICIÓN**

### **(1982 - 2018)**

El imperio británico, construido sobre la explotación organizada de pueblos físicamente más débiles y sobre una armazón de fuerza bruta no puede durar, si hay un Dios que gobierne el Universo.

Mahatma Gandhi, 1923

La buena bandera protege la mala mercancía.

Henry (James) Morgan, 1635-1688<sup>28</sup>

## **INTRODUCCIÓN**

El presente módulo complementa lo mencionado en el Módulo 1, a la luz de los informes de hechos y circunstancias no conocidos hasta nuestros días.

Ha sido necesario realizar cuidadosamente este trabajo a fin de añadir información a lo actuado en 1983 por la Comisión de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades Políticas y las Estrategias empleadas en el Conflicto del Atlántico Sur (CAERCAS, o «Comisión Rattenbach»). Es de una importancia básica para analistas e investigadores juzgar lo ocurrido en la República Argentina a través de los hechos producidos. Por ello se deben determinar los nuevos factores externos y esenciales, conocidos con posterioridad que condujeron al Conflicto de 1982. Ello incluye quién fue el verdadero agresor y la ingeniosa —aunque poco digna— asociación ilícita y operación encubierta británica, de falsa bandera.

Además de la desclasificación de lo actuado por la Comisión Rattenbach, existen hoy nuevos elementos informativos, argentinos y británicos, de gran trascendencia, aunque algunos de ellos que no han sido ni serán revelados por Reino Unido. Lo que evidencia la necesidad de explicar lo sucedido a través de la publicación de este libro.

Por otra parte, existe una superposición necesaria entre los módulos 1 y 2, ya que los hechos del desembarco de Davidoff en Puerto Leith, el 20 de marzo de 1982, y lo sucedido entre el 1 y el 4 de mayo de ese mismo año, se hallan estrechamente interrelacionados, cuestión dificultosa para el lector novel hilvanar su entramado, en especial, comprender que en esos pocos días se gestó estructuralmente el conflicto bélico.

## **LA INCREÍBLE EXPEDICIÓN DE DAVIDOFF**

### **CRONOLOGÍA DE UNA TRAGEDIA PLANIFICADA**

Davidoff trabajaba en la extracción de cables submarinos. En 1976, uno de sus contramaestres le manifestó que había observado en una navegación a la Isla

---

28 Henry Morgan, navegante británico devenido en vicealmirante, corsario, bucanero y pirata, mereció a su regreso a Inglaterra el grado de vicealmirante y el título de *Sir* por parte de la Corona Británica.

San Pedro (Islas Georgias del Sur) una cantidad apreciable de implementos metálicos de factorías balleneras abandonadas. El empresario constató que podían significar un excelente negocio, considerando las características del material y la proximidad relativa de la Argentina a las Islas. En 1978, Davidoff había iniciado gestiones que lo condujeron a Puerto Stanley, donde el secretario del gobernador de las Islas Malvinas lo puso en contacto con la firma propietaria, Christian Salvesen Limited de Edimburgo.

El empresario firmó un contrato con la mencionada firma el 19 de septiembre de 1979, que estipulaba que se le transferirían los materiales de las factorías de Puerto Leith que se lograsen extraer, con vigencia de cumplimiento hasta el 31 de marzo de 1983, por un valor de £105 000. Informó de su contrato a las autoridades de Puerto Stanley, dado que las Islas Georgias son una dependencia del Gobierno de la colonia, cuyo gobernador, Rex Masterman Hunt recelaba, como ya se dijo, de la República Argentina y de sus pretensiones de soberanía sobre las Islas. También le contrariaba la posición negociadora del FCO en su tarea de cumplir políticas de descolonización del Gobierno. El nuevo rol estratégico afectaba a la Armada Real y al poder naval en el marco defensivo de la OTAN, ya que haría innecesarios los portaaviones, los escoltas y la fuerza anfibia. También el HMS Endurance sufriría su desprogramación; el buque polar sería el primero en ser alcanzado por las reducciones, que incluían la base del BAS en Grytviken, Islas Georgias del Sur.

Dada la geografía, el clima y, en especial, las circunstancias geopolíticas, el desafío de Davidoff no era sencillo.

En agosto de 1981, el empresario recibió un llamado del Ministerio de Relaciones Exteriores en Buenos Aires a efectos de precisar qué tipo de gestiones estaba realizando con los británicos. Los funcionarios intervinientes, conocedores de las actividades de Davidoff desde la anterior gestión del Dr. Oscar Camilión como canciller, decidieron apoyar sus planes y consideraron que la actividad mercantil no era un antecedente desfavorable en la disputa que se mantenía con Londres por la soberanía de los archipiélagos<sup>29</sup>.

Intervino en esas tratativas el subsecretario de Relaciones Exteriores, embajador Enrique Juan Ros, y el jefe del Departamento Antártida y Malvinas de la Cancillería, embajador Carlos Lucas Blanco, quien encabezó las gestiones para apoyar a Davidoff en el trasladado de su personal y de su equipo de desguace a las Islas Georgias, lo cual coordinó con el Comando en Jefe de la Armada Argentina (ARA). Dentro de sus medios, la ARA contaba con Transportes Navales, una línea marítima de fomento que navegaba en el Sur desde el siglo XIX que, normalmente, operaba en los puertos del litoral patagónico argentino

---

29 Al producirse un cambio de gobierno en Bs. As. a fines de diciembre, el ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Oscar Camilión, fue reemplazado por el Dr. Nicanor Costa Méndez para conducir la Cancillería de la República Argentina.

y que, periódicamente, recalaba en las bases antárticas y en los archipiélagos con propósitos oficiales o comerciales<sup>30</sup>.

A mediados de diciembre de 1981 el almirante Jorge Isaac Anaya, comandante en jefe de la Armada en Puerto Belgrano, informó a los almirantes en una reunión privada acerca de las previsiones que se estaban tomando ante la necesidad de activar las estancadas negociaciones por las Islas Malvinas. El general Galtieri estaba al tanto, o bien participaba de la idea, mientras que el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Lami Dozo, no había asumido sus funciones aún y desconocía las tratativas.

El Grupo Alfa había embarcado con propósitos de adiestramiento en Ushuaia, en el buque ARA “Bahía Paraíso” de Transportes Navales, afectado a tareas antárticas. A fines de diciembre, junto con el reemplazo de las dotaciones de las bases antárticas argentinas. Asimismo, trasladó al equipo de Davidoff a Puerto Leith, quien luego de realizar un relevamiento, observó que el material disponible excedía sus cálculos más optimistas.

A su regreso, el equipo desembarcó en Ushuaia y se trasladó de inmediato a Buenos Aires. A poco de llegar, la Embajada Británica, que había autorizado sus gestiones, lo citó y le observó no haberse presentado en Grytviken para formalizar su entrada, atendiendo una denuncia hecha con cierto énfasis por el gobernador Rex Hunt, quien tenía bajo su autoridad los archipiélagos australes: Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

El 5 de enero de 1982 en Buenos Aires, se reunió una nueva Junta de Gobierno en el Edificio Libertad, sede del Comando en Jefe de la Armada, para tratar, entre otros temas, la situación de las Islas Malvinas, cuya negociación seguía estancada. Tanto su titular, el almirante Anaya, como uno de sus antecesores, el almirante Eduardo Emilio Massera, eran entusiastas propulsores de la idea de recuperar los archipiélagos. En ese momento, se consideró retomar las negociaciones con Gran Bretaña por el diferendo que, desde 1965, mostraban un preocupante estancamiento. Ello indujo a la Junta por adoptar una acción diplomática más enérgica, como consecuencia de los magros resultados obtenidos hasta entonces. El nuevo Canciller, Dr. Nicanor Costa Méndez, recibió instrucciones de activar las negociaciones diplomáticas con el Reino Unido por los archipiélagos en disputa<sup>31</sup>.

---

30 Intervinieron en estas gestiones, a instancias del almirante Anaya, los almirantes Alberto Vigo, Jefe del Estado Mayor General Naval, Leopoldo Alfredo Suarez del Cerro, por entonces Jefe de Operaciones del Estado Mayor General Naval y luego Jefe del Estado Mayor Conjunto, Eduardo Morris Girling, Jefe II Naval, Edgardo Otero, jefe de Transportes Navales y el capitán de navío César Trombetta, comandante naval de la Campaña Antártica 1981/82.

31 Informe Rattenbach, pár.64. (La Comisión Rattenbach examinó los hechos en profundidad, poniendo especial énfasis en obtener evidencias que permitieran establecer las responsabilidades de los comandantes en jefe).

El FCO, en tanto, mantenía una política negociadora acorde con la descolonización ordenada por la primera ministra Thatcher al amparo de las resoluciones de la ONU. Comenzó las reuniones informales con el embajador de la República Argentina en Londres, Carlos Ortiz de Rosas, a fin de esbozar un plan para transferir las Islas a la República Argentina. No obstante, tanto el gobernador de las Islas como la Armada Real y la FIC, reservadamente, no estaban de acuerdo con esta intención, pese a ser una política ya aprobada por el Parlamento.

Esta situación geopolítica nada tenía que ver con los propósitos comerciales de Davidoff, que era ajeno al contexto internacional conflictivo. Sin embargo, al buscar con cierta urgencia un transporte naval para trasladar a su equipo y las herramientas a las factorías balleneras de Georgias, se encontró con dificultades y debió gestionar el apoyo de la ARA. Por entonces, el Estado Mayor Naval argentino había concebido una operación para cristalizar la aspiración institucional de realizar un acto de presencia en la Isla San Pedro mediante un asentamiento encubierto, similar al instrumentado por la Armada en las Islas Sandwich del Sur, en 1976, con una finalidad científica<sup>32</sup>. Con ese propósito, se formó un equipo especial de quince hombres, denominado Grupo Alfa, con la idea de trasladarlo a la Isla San Pedro.



15. Mapa político de la Isla San Pedro con detalle de las bahías.

El 8 de enero de 1982, en la Cancillería, el embajador Blanco elevó un memorando interno al subsecretario de Relaciones Exteriores, embajador Ros, donde planteaba que ante:

[...] un proceso que demuestra la falta de voluntad política británica para negociar sobre la soberanía, la delegación de la República a la rueda (de negociaciones) ...tenía instrucciones de plantear la necesidad urgente de negociar sobre la soberanía en forma seria, concreta

32 El comandante en jefe de la Armada por entonces era el almirante Eduardo Emilio Massera.

y profunda, sin ulteriores demoras ni intentos de eludir el objeto sustancial de las negociaciones. La iniciativa tendería a determinar de una vez por todas el grado de buena fe y la voluntad política británica para negociar y arribar a una solución [...]

Y agregaba: “De no aceptarse tal propuesta, la situación resultante probaría claramente esa falta de voluntad política y liberaría a la República para tomar cualquier decisión sobre el tema”[...]

El documento, motivado por la necesidad del canciller Costa Méndez de satisfacer las disposiciones de la Junta Militar de “activar las negociaciones”, proponía tomar otras medidas, entre ellas la de “llevar adelante las operaciones Davidoff y eventualmente Alfa”, mostrando la voluntad diplomática argentina ante la indiferencia británica de solucionar el conflicto. Costa Méndez, cumpliendo con lo resuelto, entregó al embajador británico Williams la propuesta para obtener resultados palpables dispuesta por la ONU, en la próxima reunión de fines de febrero de 1982 en Nueva York.

En Londres se inició una campaña mediática que criticaba a la reunión y al FCO. Esta situación, causada por acciones orquestadas y propaladas por el Lobby y no por el FCO, constituiría la primera causa por la cual la Argentina optó luego, con una posición militar más enérgica<sup>33</sup>.

Luego, en los primeros días de marzo, el presidente Galtieri informó al Dr. Costa Méndez sobre la formación de una comisión, con el objeto de prever la recuperación eventual de las Islas Malvinas en caso de ser necesario. No obstante, no había decisión alguna, fecha de realización ni apoyo diplomático para ello. Parecía más bien que se trataba de un protocolo de seguridad previsto en los manuales de planeamiento. En realidad, se trataba de un plan proyectado por la Junta como un instrumento virtual para recuperar las Islas (defendidas por 22 infantes de marina británicos) con la idea de estudiar la “recuperación de Puerto Stanley, designar a un gobernador argentino, dejar una pequeña guarnición y luego negociar”. Es decir, el plan no era enfrentar a la tercera flota naval del mundo o incitar el envío de una Fuerza de Tareas de la Armada Real, posibilidad que la Junta no había considerado, ni remotamente, en sus evaluaciones previas.

Consecuentemente, el 12 de enero, en una nueva reunión, la Junta resolvió tratar “la planificación militar del caso Malvinas como acción alternativa, en caso de que fracasara la solución negociada con Gran Bretaña y teniendo siempre el propósito de lograr el objetivo político a través de un acuerdo”<sup>34</sup> (recuperar las Islas para negociar). A tal efecto, se formó una Comisión de Trabajo compuesta por tres oficiales superiores<sup>35</sup> y se labró este documento. Este escrito es importante, pues colaboró en aclarar ante la opinión pública, que había creído

---

33 Informe Rattenbach, párr. 114.

34 Ibid. párr.113. Informe excomandantes en Jefe, Cap. I, pág.15.

35 La integraban únicamente el general de división Osvaldo Jorge García, el vicealmirante Juan José Lombardo y el brigadier mayor Sigfrido Martín Plessl.



que el Gobierno argentino había sido el primero en agredir en el conflicto. El 12 de enero es significativo porque se determinó que la planificación se expondría en la primera quincena de abril, y el desembarco de los obreros de Davidoff se produjo el 19 de marzo. Es decir, antes de la fecha mencionada. Es evidente que este hecho no pudo obligar a cambiar total y apresuradamente lo planificado.

La Junta Militar consideró que era conveniente detener las operaciones Alfa y Davidoff para no «afectar las negociaciones» previstas para fines de ese mes. La oportunidad de realizar ambas operaciones estuvo supeditada al asesoramiento del Ministro de Relaciones Exteriores, según lo indicó el Comité Militar (CM), organismo integrado por la Junta Militar, el canciller y el jefe del Estado Mayor Conjunto (EMC)<sup>36</sup>.

Los días 26 y 27 de febrero, las conversaciones que tuvieron lugar en Nueva York solo arrojaron una Propuesta de Reactivación con un comunicado conjunto intrascendente, razón por la cual Costa Méndez consideró necesario emitir un comunicado ampliatorio, el 1.º de marzo, el cual fue aprobado por el general Galtieri y fijaba la posición argentina, expresando lo siguiente:

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 la ONU, la solución de la disputa de soberanía sobre esas Islas. El nuevo sistema constituye un paso eficaz para una pronta solución de esta disputa. Por lo demás, si esto no ocurriera, la Argentina mantiene el derecho de poner término al funcionamiento del mecanismo y elegir libremente el procedimiento que mejor consulte sus intereses.

La última parte del comunicado alarmó al Gobierno británico y, si bien Costa Méndez aclaró que la palabra “mecanismo” había sido empleada con sentido de negociación y como forma indirecta de hacer entender al Reino Unido la seriedad con la que la República Argentina proponía estas gestiones, motivó una protesta del embajador Williams. El 3 de marzo, la primera ministra Thatcher previno la necesidad de organizar «planes de contingencia», y cinco días más tarde le consultó a su secretario de Defensa, John Nott, en cuánto tiempo podían desplegar los buques de la Armada Real en las Falklands<sup>37</sup>.

El 9 de marzo se conocieron los comentarios del subsecretario de Estado Adjunto para Asuntos Latinoamericanos de los EE.UU., Thomas Enders, que se hallaba en Buenos Aires en una visita oficial. Durante una entrevista en la Cancillería, cuando se trató el tema respecto de la participación de EE.UU. en la disputa, expresó “*hands off*” (manos afuera). Al disertar ese mismo día en el Centro Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), vertió conceptos diplomáticos imprecisos sobre la cuestión del Atlántico Sur, como el siguiente:

Debemos cortar intentos que llegan desde afuera para proyectar el poder militar en el continente americano que por dos siglos hemos procurado mantener, lejos de la injerencia

---

36 Informe Rattenbach, op. cit. párr. 187.

37 Informe Franks, pár. 153.

extranjera. Hay muchos países, incluso EE.UU. y la República Argentina, que creen esencial que tengamos colectivamente los medios de proteger el Atlántico Sur según las circunstancias lo requieran<sup>38</sup>.

Estas palabras, pronunciadas dentro del contexto de la Guerra Fría y del conflicto entre EE.UU. y URSS, fueron interpretadas en ciertas esferas políticas y diplomáticas argentinas como un mensaje de apoyo de EE.UU. a la cuestión Malvinas. Ello fue una evaluación apresurada, ya que el supuesto «apoyo» se refería a la gestión diplomática, con un enfoque ajustado a la problemática de la Guerra Fría, como se aclaró después.

El 10 de marzo Davidoff recibió un llamado de Transportes Navales, en el que se le indicaba que se preparase para zarpar en el buque Bahía Buen Suceso, para lo cual debía alistar al personal y proporcionar la documentación exigida por los británicos. Davidoff cumplimentó el trámite y sumó la Tarjeta Blanca por iniciativa propia. Este documento, como se mencionó, era gestionado por el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina y por la Embajada Británica en Buenos Aires para ciudadanos argentinos que visitaban las Islas, de acuerdo con el Memorando de Entendimiento y la Declaración de Buenos Aires (1968 -1971).

El 12 de marzo, 41 obreros (personal civil contratado) se embarcaron en el transporte naval con destino a los mares del Sur. La Embajada Británica informó a Puerto Stanley que el buque bahía Buen Suceso probablemente llegaría a la Isla San Pedro el 18 de marzo, y de allí se radió la información a Grytviken, con la mención de los 41 obreros embarcados por Davidoff, según el manifiesto entregado por el empresario a la Embajada Británica al salir de Buenos Aires.

El canciller y el jefe del Estado Mayor Conjunto recomendaron a la Junta que la Operación Alfa, cuyo grupo se hallaba embarcado en el Bahía Paraíso, debía suspenderse, lo cual fue ratificado por el Comité Militar, responsable de la máxima conducción estratégica y militar de la Nación<sup>39</sup>.

Ello excusa al Gobierno de su participación deliberada en el acaecimiento del incidente producido por Davidoff. No obstante ello, la orden y partida del buque de Transportes Navales con los obreros de Davidoff señaló una seria discordancia cuando, por disposición de la ARA, se trasladó el buque a la Isla San Pedro, pese a lo resuelto por el Comité Militar.

---

38 La Prensa, 9 de marzo de 1982.

39 Informe Rattenbach, op. cit., párrs. 187-190.

## EL DESEMBARCO EN PUERTO LEITH



16. Vista de la bahía y muelles abandonados de Puerto Leith, 18-19 de marzo.

El día 18, el Buen Suceso estuvo a la vista de las desoladas costas de las Islas Georgias, reconoció los puertos de la bahía Stromness y el viernes 19 atracó en el muelle abandonado de las antiguas factorías balleneras de la Compañía Argentina de Pesca de Puerto Leith. No lo hizo en Grytviken, en la bahía de Cumberland, ya que sus órdenes establecían Puerto Leith como lugar de destino del buque, localidad situada más al norte, detrás de una cadena montañosa y de glaciares que separaban ambas bahías.

El capitán Osvaldo Niella realizó el atraque sin enarbolar pabellón, ya que la República Argentina consideraba a las Islas como territorio propio (y en disputa) y, de haberlo hecho, podría haber sido considerado como un acto de reconocimiento de soberanía británica en las Islas. Niella debió realizar una riesgosa maniobra para atracar en el muelle, despejarlo de los obstáculos allí abandonados y proceder luego a descargar los elementos de mayor volumen. La tripulación y los integrantes del grupo descendieron; los obreros espontáneamente izaron una bandera argentina en un poste improvisado (un viejo remo) y entonaron las estrofas del Himno Nacional, como dándose ánimos, ya que debían permanecer aislados muchos meses en ese alejado y gélido lugar del planeta.

En otras palabras, tal acción no tenía intenciones ni entidad alguna de reivindicar soberanía en las Islas (Georgias), contrariamente a lo aludido tiempo después en medios oficiales y de prensa británicos<sup>40</sup>.

Paradójicamente, aquellas desoladas costas no estaban desiertas: cuatro miembros del BAS —que habían sido notificados con anticipación por Puerto Stanley y la Embajada Británica en Buenos Aires— estaban esperando el arribo del buque, subrepticamente y a cubierto de las vistas de los recién llegados. Tres horas después del atraque del buque y ya realizada la maniobra de descarga de material más pesado —como si hubiesen estado esperando ese momento— tres de ellos se presentaron y pidieron hablar con el capitán. Le hicieron un petitorio indicando que debía arriar la bandera, no alterar las señales (un tema trivial, ya que debían desplazarlas para descargar el material pesado en el muelle), cargar los elementos ya descargados del buque, y presentarse en Grytviken. Cumplir este requerimiento era sumamente dificultoso, debido a las limitaciones del muelle y a las dificultades del traslado para realizar los trámites de entrada en Grytviken; una acción poco justificable en tales circunstancias<sup>41</sup>.

Además, debía sumarse el problema de «no haber enarbolado pabellón», asunto contemplado en el Acuerdo de Comunicaciones de 1968 y en la Declaración Conjunta de Buenos Aires de 1971. Pese a haberle informado al Embajador Williams —jefe inmediato y natural del gobernador— la nómina completa y el día estimado de arribo del Buen Suceso a Puerto Leith, el gobernador Hunt observó que el buque había realizado la navegación «sin comunicarse», es decir en silencio de radio, como si fuera un indicio de operación sigilosa. Esto nos obliga a pensar que lo que Hunt deseaba era tener más elementos de juicio para justificar una presunta maniobra «ilegal». De hecho, el gobernador debía coordinar en realidad con la Armada Real y con la FIC a fin de conjurar «un incidente de seriedad»; un complot previo y a las espaldas del FCO.

### **La isla de las sorpresas: cómo se inicia una emboscada de falsa bandera**

Cuando los argentinos tomaron las Islas en el desarrollo de la operación Azul, que incluyó la recuperación de Puerto Stanley —luego Puerto Argentino— que incluyó al día siguiente la toma de Grytviken (3 de abril), encontraron el diario del jefe del BAS donde se hallaba la siguiente leyenda real relacionada con la tarea de la patrulla, denominada *Jolly party*: “*keep a look-out for Argies*” (vigilen la

---

40 N. del A.: El 20 de noviembre de 1820, el capitán David Jewet al comando de La Heroína, de acuerdo con los protocolos de la época, tomó posesión de las Islas Malvinas en nombre de las Provincias Unidas. Lo hizo con salva de 21 cañonazos, leyendo un manifiesto que sería comunicado al resto de las naciones. Además, las Islas Georgias no habían sido consideradas en el plan de la República Argentina. Lo de Davidoff, nunca podía ni podrá ser considerado «un atropello a la soberanía británica».

41 Estas acciones no fueron coordinadas con el FCO.

presencia de argentinos). También mencionaba a los integrantes de la patrulla aunque sin especificar apellidos: Brian, Trefor, Neil y Bob. Así también lo hacía Robert Headland, jefe del BAS en Grytviken, en su libro *The Island of South Georgia*<sup>42</sup>.

Es decir, se ocultó el verdadero propósito de la patrulla, que tenía órdenes de vigilar con prismáticos desde una posición oculta de la vista a la tripulación del Buen Suceso, así también como controlar la llegada del buque y su descarga, antes de ordenarle al capitán Niella la impracticable tarea de cargar el material descargado; sin dudas para promover el «grave incidente»<sup>43</sup>.

El comandante del Buen Suceso había cumplido con el itinerario ordenado por la empresa marítima y consideró que el petitorio excedía no solo la factibilidad de la recarga del buque, sino también sus atribuciones. Procuró comunicarse con las oficinas centrales en Buenos Aires para pedir instrucciones, aunque no obtuvo resultados. Además, la bandera había sido arriada del improvisado mástil y de ninguna manera podía constituirse en un hecho inamistoso o imputable<sup>44</sup>. Al no lograr comunicarse, informó al contingente del BAS que, ante hechos irreversibles, no podía conceder lo solicitado, ya que sus órdenes eran desembarcar en Puerto Leith.

La patrulla del BAS —confirmando una actitud inamistosa— presentó esta vez un manifiesto escrito formalizando las imposiciones que habían hecho verbalmente, radiaron las novedades a Puerto Stanley, se retiraron del lugar y pernoctaron en las inmediaciones. Evidentemente, tenían preparado la solicitud encomendada antes de la llegada del Buen Suceso, ya que sabían con antelación que los buques argentinos no recalarían en Grytviken y era extraño —o más bien sugestivo— que la patrulla se mantuviese a cubierto de las vistas y no se presentase ante al buque ni bien atracó, es decir antes de la descarga, y manifestase las advertencias, lo cual podría haber evitado el incidente.

Cabe resaltar que la firma Salvesen Ltd. había informado por expediente, con fecha 27 de agosto de 1980, a la autoridad administrativa de las Islas Georgias del Sur (base del BAS) y al gobernador Hunt sobre el contrato firmado con Davidoff, en el cual le detallaba los alcances del documento, que expresaba: “Mucho le agradeceremos que ponga a disposición del Sr. Davidoff todas las facilidades que resulten razonables para permitirle, juntamente con su equipo, retirar los bienes que le hemos vendido [...]”.

Ciertamente, el empresario argentino no recibió facilidad alguna ni tuvo oportunidad de retirar el material que había abonado por adelantado y en buena ley comercial.

---

42 Headland Robert; *The Island of South Georgia*; Cambridge University Press; London, New York, Cambridge; 1984. Informe Franks, párr.169.

43 Ello pone de manifiesto la participación de la cartera de Defensa en la «asociación ilícita».

44 Los actos posesorios legales y vigentes establecían que debían realizarse mediante lectura de un comunicado, formación de soldados o marineros, salva de veintiún cañonazos, etc.

## El factótum<sup>45</sup> de la guerra

El sábado 20 de marzo el Ministerio de Defensa británico calificó al incidente en las Islas Georgias con términos y epítetos que, por sí solos, explicaban burdamente la intención de escalar el conflicto y entorpecer las gestiones del FCO: “El desembarco fue considerado en Whitehall (Ministerio de Defensa) como una seria violación de la soberanía británica sobre las Islas Malvinas y estaba claro que el flagrante incidente era inadmisibile”<sup>46</sup>.

Los términos «incidente» o «cuestión» y el calificativo «inadmisibile» provocaron la reacción de los medios y de la opinión pública británica, por falsear la verdad y esencia de lo ocurrido. Además, el incidente había sido en las Islas Georgias, no en las Malvinas.

Es decir, el Ministerio de Defensa permitió este comentario en función de un mensaje de alerta insidioso que falseaba la verdad enviado desde Puerto Stanley, sin coordinación alguna con el FCO. El mismo artículo hacía luego referencia al próximo retiro del *Endurance* y al hecho por el cual no se había previsto su reemplazo, lo que llevaba a asumir que esa era una de las motivaciones del «incidente».

No obstante, los sucesos de Puerto Leith eran completamente opuestos a la atmósfera de armonía con que ambas cancillerías habían iniciado las negociaciones al amparo de la ONU. Era revelar claramente que la agenda del Dr. Nicanor Costa Méndez y del Secretario de Estado Alexander Haig (y por lo tanto la del FCO) perseguía objetivos opuestos a los del gobernador Hunt, a los del Lobby y al Ministerio de Defensa en la crisis por el tema de las Falkland.

Es decir, la cartera de defensa disparaba con artillería pesada contra la política del Gobierno británico que debía cumplir el Sr. Nott y el Sr. Carrington, titular del FCO, quien no solo tenía a su subordinado Hunt, infiel a su gestión, sino también a su colega, el Ministro de Defensa Nott, quien, al ver la magnitud del complot, resolvió dejar de lado su tarea legal y unirse a la conspiración, si es que ya no lo estaba. Todo ello sin contar con la campaña mediática muy bien dirigida por el Lobby, que alarmaría al Parlamento y a la opinión pública, conjunto con los mensajes de Hunt.

Lord Carrington se vio en un pantanal: si cedía, debería renunciar y si cumplía su deber, también. Hasta el propio cargo de la primera ministra se hallaba en peligro, para regocijo de la oposición (bancada laborista) del Parlamento<sup>47</sup>.

---

45 Latinismo medieval que significa “hazlo todo”.

46 “*The landing was seen in Whitehall (Ministry of Defense) as a serious infringement of British sovereignty of the Falkland Islands and it was made clear that the flag raising incident was ‘impermissible’*” (Sic). Traducción: “El desembarco fue visto en Whitehall (Ministerio de Defensa) como una seria infracción de la soberanía británica sobre las Islas Malvinas y dejaron en claro que el izamiento de la bandera constituyó un incidente “intolerable”.

47 Es de hacer notar que la primera ministra debió sospechar que algo extraño ocurría en el entramado de los sucesos de Puerto Leith, dado que el 25 de marzo pidió a su gabinete que le informaran si el Gobierno estaba involucrado con el contrato de Davidoff.

Poco después de recibir el mensaje del BAS por el arribo del Buen Suceso, el gobernador Hunt radió un telegrama a Londres, informando que un grupo de civiles y militares argentinos había invadido la Isla San Pedro, alterado las señales del muelle, enarbolado la bandera argentina, realizado disparos con armas de fuego y otras irregularidades.

En instantes, esta información —adulterada por Hunt y su oficina de prensa— fue manipulada por el Lobby para que los medios sensacionalistas británicos se hicieran eco de «tamaño agresión». Esta noticia, publicada al día siguiente en grandes titulares, hizo que las autoridades del FCO consideraran desaconsejable desmentirla, dada la emotiva reacción nacional que produjo. Ello puso a lord Carrington a la defensiva, ya que su gestión quedó boicoteada y el incidente a la libre interpretación del periodismo y del público británico.

El Parlamento, por su parte, se reunió en sesión de emergencia y procedió a darle al hecho un tratamiento menos prudente del esperado, de quienes tienen la responsabilidad de moderar las decisiones de los gobiernos y forjar el destino de las naciones.

La reacción del Gobierno británico, materializada por el FCO —medida en su inicio— ante la conmoción producida por los medios y la reacción del Parlamento descolocaron a lord Carrington y complicaron su agenda que era, hasta ese momento, leal a la del Gobierno. Ya no pudo impedir la decisión precipitada del gobernador al decidir por sí mismo las acciones inmediatas con otros organismos, sin consultar previamente al FCO, en un típico hecho consumado, tales como: calificar de «grave» el incidente por no haber reportado el buque en Grytviken, al suponer que Davidoff (de conocimiento del gobernador y con el permiso de la Embajada Británica) no enarbolaría bandera del Reino Unido, pese a tratarse de un territorio en disputa; situación que el gobernador conocía bien. Asimismo, se mintió a fin de tergiversar los hechos para darles mayor gravedad o importancia a la esencia del incidente (civiles y militares, falsa bandera, entre otros), algo que el lobby sabía cómo hacer para exacerbar los ánimos de la gente. Sumado a esto, se ignoró la validez de las tarjetas blancas (legítimas) otorgadas a los obreros argentinos por su Embajada en Buenos Aires, lo cual hubiese permitido superar el incidente, como lo intentó lord Carrington. Sin embargo, el gobernador tenía preparada la respuesta a esa sugerencia: que las tarjetas blancas no eran válidas en las Georgias, lo cual era falso según el Memorando de Entendimiento, ya que las Islas Georgias y Sandwich eran dependencias de la gobernación de Puerto Stanley y así lo entendió el embajador británico en Buenos Aires al emitir las. Y, por último, enviar al Endurance a cumplir una misión armada y violenta, lo que produjo un hecho inaceptable para la República Argentina, ya que la Junta Militar se vería ante la necesidad de defender a los obreros. Esto constituía un típico recurso de quien desea escalar un incidente, en especial, cuando los hechos disponibles para agravarlo no tenían la entidad suficiente para ello.

A menos que alguien deliberadamente lo hubiese previsto para que sucediese de esa manera, era inexplicable considerar el desembarco de Davidoff como una «invasión» a territorio británico, pese a que el Reino Unido lo había autorizado y legalizado, lo cual fue ignorado por el gobernador Hunt. Ello ha quedado evidenciado por el análisis de los mensajes confidenciales de las comunicaciones que acompañaron estos hechos, que se mencionan luego.

De cualquier forma, poco después, lord Carrington se vio obligado a renunciar ante la necesidad del Parlamento de contar con un “chivo expiatorio”, y debió reconocer “no haber previsto los sucesos de 1982”<sup>48</sup>. Su dimisión como titular de las Relaciones Exteriores del Reino Unido fue rápidamente aceptada por la primera ministra y fue reemplazado por Sr. Francis Pym.

Deformación premeditada de la realidad, excesiva emocionalidad, escasa reflexión, extraños encubrimientos, insólitas coincidencias y sensacionalismo periodístico conjugaron una situación prefabricada cuyos hechos originales — juzgados técnica y objetivamente— no debieron tener tanta trascendencia como para conducir las relaciones al colapso y a una guerra injustificable entre el Reino Unido y la República Argentina.

Quienes la distorsionaron fueron los responsables de la guerra de 1982, como así también de las enormes e injustificadas pérdidas humanas y de material de ambos bandos. Esto constituye el factótum y las consecuencias de la premeditada traición y conspiración de «falsa bandera»<sup>49</sup>.

## **LOS MENSAJES REVELADORES DEL 20 DE MARZO DE 1982 PRUEBAS Y VERIFICACIÓN**

La epistemología es la crítica del conocimiento, esa parte de la filosofía que se permite dudar de las cosas frunciendo el ceño y pensando ante un hecho, concepto o juicio: ¿será cierto? El investigador es, por lo general, una persona que debe esforzarse ya que, no satisfecha con una verdad aparente, se concentra en indagar si una realidad dada es lo que parece ser, en especial si una nación poderosa busca excusas para encubrir injustificables tropelías, método sumamente utilizado en los tiempos presentes. El historiador debe ser, como los jueces y magistrados de la justicia, un minucioso analista. Por esa razón, es necesario recurrir a los detalles —aunque parezcan insignificantes— porque la verdad no es ningún detalle y es esencial para determinar las causas que se plantea el investigador.

---

48 N. d A.: En verdad, lord Peter Alexander Rupert Carrington lo que hizo fue cumplir con las políticas que le había fijado la primera ministra, y lo que «no comprendió» a tiempo fue la operación de falsa bandera organizada por el UKFIC, la Armada Real y luego por el Ministro de Defensa.

49 No ha sido así interpretada por la República Argentina, es decir por historiadores, periodistas, la cancillería, etcétera. Ayudados por la interpretación investigativa, analizaremos estos mensajes confidenciales —recientemente conocidos— cursados por el gobernador Hunt cuando los obreros de Davidoff desembarcaron en Puerto Leith, los cuales revelan pruebas de la verdadera operación británica de falsa bandera.



Sin verdad no puede haber justicia, sin justicia no puede haber paz y sin paz no puede haber armonía. Se comprometen así valores esenciales que hacen a la dignidad de las naciones y de sus pueblos. El más importante derecho de la República Argentina es que las Islas le pertenecían cuando fueron arrebatadas por la fuerza en 1833, destituido el gobernador y expulsada la población argentina de su propio territorio. Y nadie les preguntó por sus «deseos».

¿Y en 1982? Le exigieron injustificadamente a un grupo de obreros civiles y a un buque mercante argentino, trámites y movimientos irrealizables. Antes de permitir su estadía en la Isla San Pedro... y acusarlos de violar la soberanía británica”.

En este punto, debemos pedir disculpas al lector mundano por la minuciosidad con que se desarrollan los siguientes párrafos. Dado que es necesario informar al investigador (y, también, al incrédulo o suspicaz), a continuación se detallan las pruebas que demuestran el título de este libro. Para ello, es necesario conocer los procedimientos y los protocolos de comunicaciones que se emplean normalmente entre organismos oficiales, incluyendo los propios.

Ayudados por la interpretación investigativa, analizaremos estos mensajes confidenciales —recientemente conocidos— cursados por el gobernador Hunt cuando los obreros de Davidoff desembarcaron en Puerto Leith, los cuales revelan pruebas de la verdadera operación británica de falsa bandera, ya que solo informaban falsedades.

Por ello, se recurrirá a la metodología, para analizar una supuesta verdad tan certera como sea posible de la situación creada, y guiar así al logro o comprensión de la verdad. Ello no puede ser ignorado por el historiador, ya que le permitirá comprobar los hechos empírica y lógicamente, recurriendo, según el caso, al método científico, entre estos:

- Hipotéticamente, formulando una hipótesis: en este caso el de haber recurrido a una «falsa bandera».
- Inductivamente, a partir de ciertos hechos sospechosos de la realidad y de la verificación que los aclara.
- Causalísticamente, siguiendo el factor causa-efecto para concluir en la misma premisa.

## **Los hechos**

Es un hecho comprobado que el Reino Unido había resuelto terminar con la situación colonial de sus territorios de ultramar, cambiar el rol estratégico de la Armada Real y llevar a cabo una importante reducción presupuestaria. Esta política había comenzado y tenía fechas establecidas para la desprogramación de los buques.

Es sabido que, al aprobarse la desprogramación del 40% de la flota, la Armada Real consideraba vital mantener su flota oceánica. Un conflicto en aguas lejanas era la oportunidad necesaria para evitarlo, tal como sucedió en oportunidades

anteriores, cuando peligró su parque logístico. También está comprobado que, si se transfería la soberanía de las Islas, la FIC vería perjudicados sus intereses.

El Lobby Falklands, a su vez, fue fundado históricamente para realizar actos de presión, evitar la desprogramación y el traspaso de soberanía de los archipiélagos, pese a la política establecida por el Gobierno de su Majestad. Luego, la formación del Lobby fue un eficiente instrumento para influir, en especial, dado que el HMS Endurance —buque polar en estación en Puerto Stanley— iba a ser el primero en ser desprogramado. Se comprometieron así para instigar a la opinión pública y, sobre todo, a las esferas conservadoras de Londres a anteponerse a la mencionada política.

A todo esto, la sociedad argentina sobrellevaba una falsa realidad «que la culpa fue de la dictadura militar»<sup>50</sup>, producto de una eficaz campaña mediática contra un Gobierno *de facto*, situación que ha perdurado por décadas. Para quien aún no esté convencido, pero en especial para el futuro investigador que analizará lo ocurrido con mayor equilibrio, se han analizado documentos británicos, recientemente conocidos, que ofrecen pruebas a partir de los mensajes oficiales cursados con motivo del desembarco de los obreros del Bahía Buen Suceso y que permiten justificar (como un ejercicio académico de comprobación de tesis) si existió o no una operación de falsa bandera, y en consecuencia si existió o no una primera agresión de la República Argentina para justificar el envío de la «flota más poderosa de la historia»<sup>51</sup> del Reino Unido a las Islas.

A partir del hecho inicial del desembarco de los obreros argentinos en Puerto Leith el 19 de marzo de 1982, se analizarán los partes y mensajes oficiales y confidenciales que se intercambiaron entre el gobernador de las Islas y sus superiores, y se examinará si sus textos y destinatarios denunciaban o no aquellos dramáticos momentos urdidos para generar acciones y producir un conflicto —y posterior guerra— que nunca debió haber ocurrido.

### **Un gobernador «colaborador»**

Esas comunicaciones se realizaron entre el gobernador Hunt, la Embajada del Reino Unido en Buenos Aires (Embajador Williams, su jefe directo), el FCO (lord Carrington) y otros corresponsales ajenos a la esfera natural de las relaciones exteriores del Reino Unido (Ministerio de Defensa, Armada Real, medios de información pública, entre otros), demostrado por sus procedimientos reglamentarios de radio-comunicaciones.

Todo se inició a partir de la emisión por radio-móvil de la patrulla del BAS (Puerto Leith) a Puerto Stanley, donde el gobernador Hunt las retransmitiría por radio-telegramas a sus superiores.

---

50 Puede aceptarse el denominativo «dictadura militar», por tratarse de un gobierno *de facto*, pero no «su culpa».

51 Más la sensación en los altos mandos de la Armada Real que se trataría de un paseo militar.

Estos sistemas obran sobre la base del empleo de protocolos, formularios y un lenguaje *ad-hoc* donde se emplean procedimientos y un vocabulario característico en la redacción de mensajes. Ello permite deducir cuándo y porqué se violaron estas normas, lo cual trataremos de explicar a partir del siguiente formulario de redacción de los mensajes:

**ENCABEZAMIENTO**

**TO (Para):** designa a quién va dirigido el mensaje.

**FROM (De):** indica quién lo envía.

**INFORM (Informativos):** señala corresponsales involucrados que solo deben tomar conocimiento.

**FECHA Y HORA:** indicada según el meridiano de Greenwich u hora "Z", para unificar su interpretación.

**CLASIFICACIÓN DE SEGURIDAD:** Reservado, Confidencial, Secreto y *For British eyes only*.

**CLASIFICACIÓN DE URGENCIA-FLASH:** indica máxima prioridad para la transmisión del mensaje.

**TEXTO:** mensaje descriptivo que revela motivo, informe u orden que deben seguir los corresponsales ejecutivos.

Los indicativos y organismos a quienes estaban dirigidos están sujetos a una norma bien clara de interrelación entre sí, dados los niveles orgánicos que se mencionan, de manera que un nivel subalterno no puede ignorarla o dar órdenes a un nivel superior (o tomar su lugar) por ser ajeno a su esfera de acción (que eran respecto del gobernador de las Islas, Relaciones Exteriores y el FCO), ya que deben seguir ordenadamente su línea de comando y su ámbito de acción (RR.EE.). Esto es particularmente esencial cuando el parte tiene clasificación de seguridad importante, como lo era este caso

## Primer mensaje de HUNT al MOD, FCO, etcétera, del 20 de marzo de 1982, a las 11.25 h “Z”

Z 031125Z MAR 82  
FM HEGFI  
TO EDWEFA/FCO LONDON  
INFO C REDWC/KODUK NAVY  
REDWDF/AHMA BUENOS AIRES  
ZEM/CINCFLEET  
ZEM/POF3  
ZEM/HMS ENDURANCE  
BT  
CONFIDENTIAL  
SIG  
ILLEGAL LANDING ON S. GEORGIA  
1. BASE COMMANDER GRYTVIKEN REPORTED LATE 19 MARCH THAT ONE OF HIS FIELD PARTIES OBSERVED ARGENTINE STN (EQUIVALENT OF ROYAL FLEET AUXILIARY) VESSEL BAHIA BUEN SUCCESO IN LEITH HARBOUR AND SIZEABLE PARTY OF CIVILIAN AND MILITARY PERSONNEL ASHORE AT LEITH  
2. FIELD PARTY REPORTED SHOTS FIRED ARGENTINE FLAG HOISTED NOTICES IN ENGLISH CHANGED TO SPANISH AND RADIO ESTABLISHED LEADER OF FIELD PARTY (BAS EMPLOYEE T EDWARDS) SPOKE TO TWO ARGENTINE CIVILIANS IN SHORE PARTY AND TOLD THEM THAT THEY SHOULD HAVE REPORTED FIRST TO GRYTVIKEN FOR CLEARANCE FORMALITIES THEY SAID THAT BRITISH EMBASSY BUENOS AIRES HAD GIVEN THEM PERMISSION TO LAND AT LEITH AND BASE COMMANDER GRYTVIKEN SHOULD HAVE BEEN NOTIFIED. RELATIONS WERE REASONABLY CORDIAL  
3. I PRESUME THAT THESE ARE DAVIDOFFS MEN, IF NOT DAVIDOFF HIMSELF, AND I HAVE INSTRUCTED BASE COMMANDER TO PASS THE FOLLOWING MESSAGE TO LEADER OF SHORE PARTY VIA EDWARDS, WHO IS STILL AT LEITH  
A. YOU HAVE LANDED ILLEGALLY AT LEITH WITHOUT OBTAINING PROPER CLEARANCE  
B. YOU AND YOUR PARTY MUST GO BACK ON BOARD THE BAHIA BUEN SUCCESO IMMEDIATELY AND REPORT TO THE BASE COMMANDER AT GRYTVIKEN FOR FURTHER INSTRUCTIONS  
C. YOU MUST REMOVE THE ARGENTINE FLAG FROM LEITH  
D. YOU MUST NOT INTERFERE WITH THE GAS DEPOT AT LEITH  
E. YOU MUST NOT ALTER OR DEFACE ANY OF THE NOTICES AT LEITH  
F. NO MILITARY PERSONNEL ARE ALLOWED TO LAND IN S GEORGIA  
G. NO FIREARMS ARE TO BE TAKEN ASHORE  
4. BAS FIELD PARTY HAVE BEEN INSTRUCTED TO RETURN TO GRYTVIKEN ONCE THEY HAVE DELIVERED THIS MESSAGE  
5. THIS IS THE SECOND TIME THAT DAVIDOFF HAS VIOLATED OUR IMMIGRATION REGULATIONS WITHIN 3  
/ MONTHS  
CONFIDENTIAL

17. Mensaje del 20 marzo de 1982 de las 11:25 h.

### Análisis del primer mensaje

Clasificación de seguridad: CONFIDENCIAL.

De: HEGFI (His Excellency, the Governor and Commander in Chief, The Falkland Islands - Su Excelencia, gobernador y comandante en jefe, Islas Malvinas) (HUNT).

To: EDWEFA/FCO LONDON [CARRINGTON]

Título del Texto: ILEGAL LANDING IN S. GEORGIA (Desembarco ilegal en Georgias del Sur).

El lugar que se menciona (S. Georgias) era el correcto, pero el título “desembarco ilegal”, dado por Hunt al texto de su mensaje, era *strictu sensu* una infracción

involuntaria de procedimientos administrativos de inmigración (no reconocida ni iniciada por la República Argentina ni por el empresario Davidoff). El gobernador, al establecer una calificación innecesaria y no asignada aún por el FCO, demostraba algo más que subjetividad: premeditación para juzgar el incidente.

Estaba dirigido al FCO (Carrington), aunque la dependencia natural y orgánica del gobernador de las Islas era informar primero a su nivel inmediato superior: el embajador británico en Buenos Aires (Williams). Era él quien debió ser informado —siguiendo y respetando la línea de comando (dependencia orgánica)— y este, a su vez, informar al FCO, quien debería determinar a qué otros corresponsales informativos debía enviar el mensaje, con un agravante para Hunt: incluyó en los corresponsales informativos a otros organismos ajenos al RR.EE. y al FCO (como veremos a continuación).

INFO (Informativo):

PEDWK/MODUK (Ministry of Defense, U.K. - Ministerio de Defensa, Reino Unido). Hunt no estaba relacionado orgánicamente (ordenar, informar, etc.) con el Ministerio de Defensa o la Armada Real; el Endurance no se hallaba operativamente bajo su control (sin coordinar previamente con el MoD), menos aún debía ejecutar una orden de tales consecuencias políticas. Luego, el gobernador no tenía por qué dar aviso a la Armada Real, ya que quien debió haberlo hecho era el Ministerio de Defensa, previa solicitud y coordinación del FCO.

Con el *per saltum*, Hunt violó el protocolo y las órdenes de prioridad al dirigirse a corresponsales informativos, sin guardar confidencialidad y alertando o gestionando órdenes —en especial— las que comprometían seriamente la gestión diplomática del lord Carrington. Gracias a ese preaviso, el Ministerio de Defensa emitió un comunicado confrontativo y lesivo para la República Argentina, como se mencionó.

Por otra parte, este primer mensaje de Hunt menciona que el desembarco ilegal se había producido en las Islas Georgias, pero el MoD lo reemplazó por «Falkland», al emitir públicamente un texto donde, al cambiar el lugar de los hechos, denuncia la manifiesta intención de agravar su efecto. No es geopolíticamente lo mismo ignorar esta realidad para quien no está familiarizado con el lugar y la situación, en especial de la opinión pública.

Ello permitió al MoD y a los medios británicos utilizar calificativos como «invasión», «violación de soberanía», «inadmisible», entre otros. Esto indujo al Parlamento, dado el origen de la especie, y a la prensa británica, a informar el incidente de manera maliciosa y falsa.

Gracias a ese preaviso, el MoD emitió un comunicado confrontativo y lesivo para la República Argentina y boicoteó la gestión diplomática del lord Carrington.

RED WEFA / HMA Bs. As. Her Majestic Ambassador Bs. As. (WILLIAMS)

La Embajada Británica, su dependencia inmediata y natural, era a quien debió haber enviado el mensaje (renglón To, Embajador Williams en Buenos Aires.) y ser el único receptor del mensaje ejecutivo, por haber participado personalmente en el despacho del buque (tarjetas blancas a los hombres de Davidoff). Al no hacerlo, Hunt se tomó atribuciones que no le correspondían, pasó por encima de la autoridad del embajador para asegurarse que el mensaje les llegara a otros corresponsales (como lo tendrían planeado), para no correr el riesgo, lógicamente, de que el embajador Williams o el FCO (lord Carrington) no lo hicieran.

Las órdenes legítimas de lord Carrington eran «negociar». Los «errores» del mensaje de Hunt permitieron al Reino Unido y al mundo tomar conocimiento de un «desembarco ilegal» que, de no haber sido así calificado, hubiese hecho fracasar la conspiración de falsa bandera.

#### ZEM CINCFLEET COMANDANTE EN JEFE DE LA FLOTA (Armada Real)

El comandante en jefe de la flota (almirante Fieldhouse), tal vez ocupado con los problemas de la OTAN o del Reino Unido con la URSS, normalmente no debía ser el receptor de un mensaje enviado por un remoto gobernador de unas ignotas islas, dado que se trataba de un organismo de nivel orgánico muy superior al del gobernador, además de la falta de entidad e importancia del desembarco de unos obreros civiles en un puerto abandonado (salvo que estuviese involucrado en la conspiración). Por otra parte, se trataba de otro ministerio —el de Defensa— en momentos en que el FCO (lord Carrington) se encontraba gestionando el incidente diplomático de competencia de su ministerio (el de Relaciones Exteriores).

#### ZEM Endurance (Captain Barker)

Al alertar o coordinar la salida de un buque que no dependía de él orgánicamente y que pertenecía a otro ámbito (Ministerio de Defensa), Hunt comete otra falta grave que evidenciaba su premeditación. Se trata de un exceso de autoridad o de una sobreactuación ajena a su competencia de gobernador (delatando complicidad con esos organismos). Incluso, la misión ordenada a la nave era desconocida por lord Carrington quien, al conocer la orden de expulsar a los obreros, debió modificarla con urgencia y reemplazarla por “mantener al buque de patrulla en el área”, ya que de lo contrario se hubiese cometido un acto bélico agresivo y violento, que significaba un enfrentamiento directo con la República Argentina (tal como lo percibió la Junta Militar).

El procedimiento de Hunt implicó haber sobrepasado la autoridad del embajador y del propio FCO al informar y alertar a otros corresponsales, sin autorización. Era atribución del FCO (no de Hunt) enviar las instrucciones con la acción a seguir, e informar (o no) a los corresponsales ajenos a su cartera, teniendo en cuenta en especial la gestión «Confidencial» que desarrollaba el Ministerio de Relaciones Exteriores del Reino Unido en esos momentos, con las tratativas para el traspaso de las Islas a la República Argentina.

En resumen, al incluir a corresponsales ajenos a este último ámbito, Hunt cometió varias faltas graves. En primer lugar, rotuló el incidente con una calificación innecesaria e injustificada en su esencia. Además, hizo una difusión indebida a corresponsales de otra cartera (Ministerio de Defensa), fuera de contexto y de su esfera natural de responsabilidad y autoridad. Cabe aclarar que, de haber preguntado a sus superiores inmediatos (el embajador en Buenos Aires o al FCO) sobre la «ilegalidad» del incidente, hubiese merecido otro tratamiento, acorde a las tratativas pacíficas que desarrollaban ambos Gobiernos. En ambos casos, el gobernador demostró incentivos y atribuciones ajenas a su responsabilidad específica: comprometió a lord Carrington y mostró una subjetividad dirigida, lo cual indica intriga, confabulación, deslealtad e infidelidad hacia la Corona.

Lord Carrington, al tomar conocimiento, dejó sin efecto los corresponsales informativos transcritos en el mensaje original de Hunt y se vio obligado a contestar con el rótulo *Ammended Distribution* (Distribución Modificada) y a cambiar a los corresponsales. No obstante, ya no pudo evitar la difusión del incidente y quedó descolocado en su responsabilidad de dirigir las negociaciones correspondientes a su cartera. No era atributo del gobernador Hunt informarles, ya que violó procedimientos establecidos de comunicaciones, con graves consecuencias, que comprometieron al titular del FCO y que permitieron poner en marcha el plan conspirativo.

Esto no puede calificarse de error o negligencia, sino de haberlo urdido expresamente<sup>52</sup>, en especial, al prever el movimiento del *Endurance*, con una misión de graves consecuencias políticas, ya que involucraba el empleo de la fuerza militar, ajeno a las intenciones de lord Carrington.

Cabe señalar que dos estaciones de comunicaciones informativas (del Reino Unido y de Estados Unidos, en Londres) recibieron con oficiosidad la información del hecho, con el objeto de participar a los medios y difundirla públicamente dentro del Reino Unido y fuera de este.

---

52 La presencia de lord Buxton (Director Ejecutivo de Anglia Television) en Puerto Stanley, aparte de dar un apoyo implícito al gobernador (presencia de un miembro del Parlamento), aseguraba también la difusión global de lo que estaba pasando.

## Segundo mensaje de Carrington a Hunt del 20 marzo de 1982, 16:30 h "Z"

GRS255

**CONFIDENTIAL**

CONFIDENTIAL AMMENDED DISTRIBUTION - 21 MARCH 1982

FROM FCO 201630Z MAR 82  
TO FLASH GOVERNOR FALKLAND ISLANDS  
TELEGRAM NUMBER 34 OF 20 MARCH  
INFO FLASH BUENOS AIRES  
ROUTINE MODUK NAVY

FOR GOVERNOR  
YOUR 201125Z: ILLEGAL LANDING ON SOUTH GEORGIA.

1. WE AGREE WITH YOUR INSTRUCTIONS TO BASE COMMANDER.

2. MINISTERS ARE BEING CONSULTED URGENTLY ON DEPLOYMENT OF  
HMS ENDURANCE AND OF MARINES. WE WILL REVERT SOONEST. MEANWHILE  
GRATEFUL FOR IMMEDIATE ADVICE ON:

(A) DEFENCE CAPABILITY OF BAHIA BUEN SUCESO (IE ARMAMENTS AND CREW)  
IN RELATION TO THAT OF HMS ENDURANCE:

(B) WHETHER NEWS OF THIS INCIDENT IS LIKELY TO LEAK SOON FROM  
PORT STANLEY. WE WOULD PREFER TO KEEP IT CONFIDENTIAL FOR AS  
LONG AS POSSIBLE.

3. FOR BUENOS AIRES. YOU SHOULD INFORM ARGENTINE MFA OF SITUATION  
IMMEDIATELY AND AT HIGHEST LEVEL AVAILABLE. YOU SHOULD MAKE CLEAR  
THAT WE REGARD THIS AS A SERIOUS INCIDENT AND IF THE BAHIA BUEN  
SUCESSO AND PARTY DO NOT LEAVE SOUTH GEORGIA FORTHWITH, WE WILL  
HAVE TO TAKE WHATEVER ACTION SEEMS NECESSARY. YOU SHOULD GO ON  
TO SAY THAT, AT A TIME WHEN WE ARE BOTH CONSIDERING HOW BEST  
TO CONTINUE NEGOTIATIONS ON THE DISPUTE IN ORDER TO RESOLVE IT  
PEACEFULLY, IT WOULD BE HARD TO UNDERSTAND IF THE ARGENTINE  
GOVERNMENT WERE TO ENDORSE ACTION WHICH WOULD INEVITABLY MAKE  
THIS DIFFICULT PROBLEM A GREAT DEAL HARDER TO HANDLE. PLEASE  
REPORT ARGENTINE REACTION IMMEDIATELY.

CARRINGTON

[COPIES SENT TO NO 10 DOWNING STREET]

STANDARD	ADDITIONAL DISTRIBUTION
S AM D	FALKLAND ISLANDS
CABINET OFFICE	

**CONFIDENTIAL**

18. Mensaje del 20 marzo 82 GH0 16.30 "Z", origen Londres (FCO).

### Análisis del segundo mensaje

AMMENDED DISTRIBUTION (Distribución Modificada)

FM: FCO (Lord Carrington)

PRIORIDAD: FLASH (la máxima)

TO: Gobernador de las Islas Falkland (Hunt).

INFO: Embajada en Buenos Aires y Ministerio de Defensa del Reino Unido  
(Embajador Williams y Ministro de Defensa Nott).

CLASIFICACIÓN DE SEGURIDAD: Confidencial.



El sobre-título *Amended Distribution* indicaba que los destinatarios del mensaje de Hunt, recibido por Carrington, se cambiaron o quedaron sin efecto, demostrando su contrariedad, pese a lo cual no pudo impedir que esos corresponsales tomaran conocimiento de información clasificada que destruiría su gestión negociadora. Lord Carrington dejó sin efecto a los corresponsales informativos transcriptos en el mensaje original de Hunt y se vio obligado a contestar con el rótulo mencionado: «Distribución Modificada». Quedó descolocado en su responsabilidad de dirigir las negociaciones correspondientes a su cartera. No era atributo del gobernador Hunt informarles de documentación confidencial, por los procedimientos establecidos de comunicaciones, con graves consecuencias —como se mencionó— para el titular del FCO, pero que permitieron poner en marcha el plan conspirativo.

TEXTO:

El FCO aprueba (ya sin posibilidad de revertirlas) las instrucciones dadas por el jefe del BAS al Buen Suceso.

Lord Carrington evidencia su contrariedad al verse obligado a corregir los «errores» de Hunt y modificar el encaminamiento y los corresponsales dados por el gobernador, mencionados en el primer mensaje (haber hecho al FCO corresponsal ejecutivo en lugar de hacerlo con el embajador en Buenos Aires, renglón *TO*) e indebidamente informar a otros organismos, arruinando una gestión diplomática. Se lo comunica con prioridad *Flash*, como corresponsal ejecutivo, dado la gravedad y urgencia que el proceder del gobernador había ocasionado. En esos momentos, el *Endurance* se hallaba en aprestos para navegar a Puerto Leith, bahía Stromness, donde se hallaban los obreros de Davidoff, para expulsarlos.

Lord Carrington le comunicó a Hunt que estaba consultando a los ministros con carácter de urgente sobre el despliegue del *Endurance* con infantes de marina a bordo, y que sus órdenes serían inmediatamente enmendadas (evidenciando de manera directa su desacuerdo con lo actuado por el gobernador). Luego solicitó información sobre el armamento y las capacidades de defensa del «Buen Suceso». Agregaba que, para evitar que las noticias trascendieran desde Puerto Stanley, era necesario que fuesen contenidas tanto como fuera posible, dada su clasificación de seguridad.

Agregó instrucciones al embajador Williams, para que informara a las máximas autoridades argentinas de lo sucedido y requirió la partida del «Buen Suceso» con el contingente a bordo. Añadió que la actitud de Buenos Aires en momentos en los cuales “se estaba tratando de superar el incidente pacíficamente” resultaba difícil de entender. En Buenos Aires, se ignoraba lo que estaba ocurriendo, y el párrafo transcripto entre comillas evidenciaba que el FCO también desconocía la trama oculta de la Armada Real y el UKFIC.

La República Argentina no fue la que había manipulado lo sucedido, pero la reacción del Reino Unido obligó al Comité Militar a adoptar medidas para proteger a los obreros argentinos.

Al mismo tiempo, lord Carrington comunicaba al embajador Williams y en especial a su colega John Nott (MoD) lo que estaba ocurriendo —quienes necesariamente debían ser notificados dada la delicada negociación diplomática— y la necesidad de dejar sin efecto la orden del *Endurance* y evitar el empleo de la fuerza.

Mientras lord Carrington procuraba poner «paños fríos» y considerar el desembarco en Leith como una *silly question* (una tontería), Hunt, hizo caso omiso a la orden de mantener reserva, el Lobby y la Armada Real encaminaron la «conspiración» a un *Casus Belli*, gracias a la eficaz oficina de prensa del insidioso gobernador, más la reacción del MoD. El resto era tarea del sensacionalismo con que lo trataron los medios, manejados por el Lobby.

Hunt contravenía así políticas que debían cumplir sus superiores, tales como el embajador Williams y el FCO, pasando sobre la autoridad de su jefe directo y traicionando el juramento de servir con lealtad a la Corona del Reino Unido —entre otras cuestiones—al sumarse a la conspiración.

### El factótum<sup>53</sup> de la guerra

El gobernador le informó al FCO que ya era tarde para ocultar las noticias, dado que las comunicaciones “debían haber sido tomadas en texto claro entre el comandante del BAS y la patrulla”, o por el operador de la radio amateur HAMS [VP 8] de Puerto Stanley (corresponsal de la BBC).

Si bien estos mensajes eran desconocidos en la República Argentina, el Informe Rattenbach califica los hechos de factótum de la decisión adoptada por el Comité Militar el 26 de marzo, cuando el Gobierno argentino se sintió agredido por el envío de un buque armado para expulsar a los obreros, agravado por la falsa noticia del envío del submarino HMS *Superb*. Además existía la amenaza originada en el Parlamento de enviar una gran flota al área, para colmar las preocupaciones de Buenos Aires, aunque ello significaba quién era “el primer agresor” (hacer uso de la fuerza o amenazar con ello), cuestión diplomática esencial en un conflicto bélico.

En resumen, al realizar este *per saltum*, Hunt violó el protocolo y las órdenes de prioridad, al incluir corresponsales informativos, vulneró la confidencialidad y alertó o gestionó órdenes —en especial— la gestión diplomática del lord Carrington.

Los textos mencionados denunciaban, ante quien está familiarizado con los protocolos de comunicaciones, la verdad de la trama. Corresponde ahora dar respuesta a cuáles pudieron haber sido los móviles y propósitos de estas acciones o las explicaciones que empíricamente den cuenta de lo ocurrido a partir del desembarco de los obreros argentinos en Puerto Leith. Es decir, si las acciones protagonizadas por el gobernador se corresponden con las causas posibles (incentivos o móviles) de sus decisiones. Los mensajes reproducidos ese día, y

---

53 Latinismo medieval que significa “hazlo todo”.

los siguientes, lo muestran claramente. También resulta obvio que todo esto no pudo haber sido posible sin la coordinación y consentimiento de la Armada Real.

Al determinar el origen de las decisiones de Hunt, recurrimos metodológicamente a tres de las más posibles y probables: ¿Indisciplina, negligencia o premeditación del gobernador? La *indisciplina* no tiene justificación ni explicación posible, salvo que haya sido cometida deliberadamente. En cuanto a la *negligencia* es obvio que no fueron errores o deslices, dada la cantidad de acciones adoptadas que un gobernador no podía ignorar. La más plausible y fundamentada posible es la *premeditación*, que explicaría la responsabilidad del gobernador (y probaría el complot de la Armada Real y del Lobby).

La orden legítima de lord Carrington era la de «negociar». Los «errores» del mensaje de Hunt y la actitud del MoD permitieron al Reino Unido y al mundo tomar conocimiento de un “desembarco ilegal (en *Falkland*)” que, de no haber sido así calificado, hubiese probablemente hecho fracasar la conspiración de falsa bandera.

La calificación otorgada al desembarco de los obreros dio pie a un comunicado sensacionalista de John Nott, que permitió a los medios británicos utilizar calificativos como «invasión», «violación de soberanía», «inadmisibles», entre otros. Ello indujo al Parlamento y a la prensa británica a informar el incidente de manera maliciosa y falsa.

ZEM CINCFLEET, Comandante en Jefe de la flota de la Armada Real.

El comandante en jefe de la flota, el almirante Fieldhouse, tal vez ocupado con los problemas de la OTAN o del Reino Unido con la URSS, normalmente no resultaba procedente ser el receptor de un mensaje enviado por un remoto gobernador de unas ignotas islas, dado que se trataba de un organismo de nivel orgánico muy superior al del gobernador, sin contar la falta de entidad e importancia del desembarco de unos obreros civiles en un puerto abandonado. Además, se trataba de otro ministerio, el de Defensa, en momentos en que lord Carrington se encontraba manejando un incidente diplomático de competencia de su ámbito (RR.EE.).

ZEM ENDURANCE, *Captain* Barker.

Hunt, al alertar o coordinar la salida de un buque que no dependía de él orgánicamente y que pertenecía a otro ámbito (Ministerio de Defensa), comete otra falta grave que evidenciaba su premeditación. Se trata de un exceso de autoridad o sobreactuación ajena a su competencia, que delataba la complicidad con esos organismos. Incluso, la misión asignada a la nave era desconocida por lord Carrington, quien, al conocer la orden de expulsar a los obreros, la modificó con urgencia y la reemplazó por “mantener al buque de patrulla en el área” ya que, de lo contrario, se hubiese cometido un acto bélico agresivo y violento, que hubiera significado un enfrentamiento directo con la República Argentina (tal como lo percibió el Comité Militar), que fue lo que finalmente ocurrió. Cabe notar que dos

estaciones de comunicaciones informativas (del Reino Unido y de Estados Unidos en Londres), son incluidas en los destinatarios informativos del primer mensaje y recibieron con oficiosidad la información del hecho, con el objeto de participar a los medios y de difundirla públicamente, dentro y fuera del Reino Unido.

## **REACCIÓN VERSUS REACCIÓN**

El día sábado 20, en respuesta al desembarco en Leith, el embajador Williams presentó una protesta al canciller argentino que no se hizo esperar, mencionando que estaba sorprendido de que la Argentina permitiera un hecho de «tal gravedad» en un momento «crítico» de las negociaciones, y que el FCO consideraba al suceso de «muy serio». La noticia sorprendió al Dr. Costa Méndez en su casaquinta de Pilar ese fin de semana pues creía que el viaje de Davidoff había sido suspendido, ya que él debía fijar la fecha de su salida.

La protesta formal británica era un mensaje con siete puntos, entregado al capitán Niella, que expresaba que los argentinos debían abandonar Puerto Leith, presentarse en Grytviken, no modificar las señales ni alterar las instalaciones del BAS y no desembarcar personal militar ni portar armas de fuego. Concluía con un «deseo» que se le contestara de inmediato.

La respuesta argentina tampoco se hizo esperar y en presentaciones del embajador Blanco al Embajador Williams en Buenos Aires, y del Sr. Atilio Molteni (Encargado de Negocios de la Embajada Argentina en Londres) al Sr. Fearn (Director del Departamento América del Sur del FCO), en lenguaje sereno y cortés, explicitó lo que se detalla a continuación:

- El buque abandonaría Leith al día siguiente, al terminar la descarga;
- No había ningún personal militar ni armas de guerra a bordo, lo cual faltaba a la verdad en ese punto;
- Fue necesario mover elementos que había en el muelle para permitir la descarga;
- El contrato de Davidoff era conocido y estaba autorizado por Gran Bretaña;
- Los hechos de Georgias no tenían significación o importancia;
- No había razón alguna para que influyesen en las negociaciones;
- Se debía recordar que el buque no enarboló pabellón, ya que —como era sabido— la República Argentina reivindicaba a las Islas Georgias como territorio propio.

Williams interpretó la esencia del mensaje y prometió colaborar.

El 21 por la mañana, en Puerto Stanley, el vicecomodoro Roberto Gamen, representante del Gobierno argentino y gerente de LADE (que realizaba el servicio aéreo a las Islas), informaba que sus oficinas habían sido violentadas, y que en su interior se hallaba una bandera británica sobre la bandera argentina con la

leyenda *tit for tat, buggers*<sup>54</sup>. Agregaba que manifestantes del grupo antiargentino (no fue por una expresión espontánea de los pobladores) habían protestado frente al local de la línea aérea el día anterior. Este acto poco conciliatorio — teniendo en cuenta la obra de LADE en favor de los isleños— debe atribuirse a la FIC y a su pequeño grupo antiargentino (impulsados por gobernador Hunt) por los sucesos en la Isla San Pedro. Incitó así a radicalizar la toma de posición, tanto de isleños como de británicos, sin esperar la postura oficial de su Gobierno ni la actitud prudente de su diplomacia.

El mensaje se completaba con la información de la zarpada del HMS *Endurance* con destino Georgias, a las 09.00 h del día 21 de marzo<sup>55</sup>. Como ya se ha mencionado, el movimiento del buque de la Armada Real se había hecho por indicación de Hunt, sin conocimiento ni autorización del FCO, lo que sorprendió con desagrado a su titular lord Carrington (hecho que se supo mucho después en la República Argentina). Téngase presente que se trataba de un buque de guerra de la Armada Real, y que su capitán no lo hubiese movido sin autorización de sus superiores de la cadena de comando de la Armada Británica, en especial, por las consecuencias políticas de tal movimiento. El buque trasladaba marines armados estacionados en Puerto Stanley y un helicóptero con misiles, con el objetivo de dirigirse a Puerto Leith y expulsar a los obreros. Es decir, no se trataba de una amenaza, ni de un ultimátum, sino de algo más grave: habían decidido realizar una acción bélica. Al hacerlo, generaron el primer acto flagrante de agresión mediante el empleo de la fuerza<sup>56</sup>, lo cual ocasionó el inicio del proceso de toma de decisiones del Gobierno argentino. Lamentablemente, debían reformar el Plan Inicial de la Comisión de Trabajo, tarea que se le asignó al jefe del Estado Mayor Conjunto, vicealmirante Suarez del Cerro.

En Londres, el Sr. Frenar del FCO hizo saber al Sr. Malten, encargado de negocios argentinos en la embajada en Londres, que su Gobierno estaba satisfecho con las explicaciones recibidas, que confiaba en que el Buen Suceso y el personal dejaran las Islas el día 22 y que esperaba que estos hechos no se repitiesen. Es decir, ambas cancillerías seguían demostrando sus buenas intenciones de solucionar diplomáticamente el entredicho, aunque los hechos simultáneos indicaban que era demasiado tarde. El *Endurance* ya había iniciado su navegación hacia Puerto Leith (Ver ilustración 19, mensajes de los cancilleres Dr. Costa Méndez y Alexander Haig, Jr).

---

54 N. del A.: “Ojo por ojo, ladrones”, si bien la palabra “bugger”, de uso vulgar, significa ‘insecto dañino’ o ‘bribón’. (Diccionario Internacional Inglés-Español *Simon and Schuster, Prentice Hall, New York*)

55 Mensaje Oficial 332/333, origen Cancillería (Dir. Gral. Malvinas) para Jefe de Misión en Londres, 21 marzo 1982.

56 Costa Méndez, op. cit. p. 118.

Embajada  
de la  
República Argentina

Washington, D.C.

21 de abril de 1982

Dear Al:

Muchas gracias por su carta del 21 de abril, que abre nuevas esperanzas en este asunto tan difícil y grave.

El Gobierno argentino y yo mismo le agradecemos el celo que Usted ha puesto en esta gestión y su preocupación por la paz.

Sabe Usted que la Argentina está dispuesta a continuar la negociación.

Sabe Usted también que el párrafo 8 del papel elaborado aquí, u otra disposición similar, cualquiera sea su redacción, en el sentido de que la negociación habrá de concluir con un resultado el 31 de diciembre de 1982, es absolutamente indispensable y condición sine qua non. Como tantas veces lo hemos hecho notar, ese resultado debe incluir un reconocimiento de la soberanía argentina sobre las Islas. Aunque no sea dicho expresamente con estas mismas palabras, el principio y el concepto deben surgir clara e inequívocamente del acuerdo.

Ciertamente nos veremos en Washington.

Un afectuoso saludo,

(firmado) Nicanor Costa Méndez

Su Excelencia  
Alexander Haig, Jr.  
Secretario de Estado  
Washington, D.C.

THE SECRETARY OF STATE  
WASHINGTON  
April 22, 1982

Dear Nicanor:

Thank you for the messages conveyed by  
Ambassador Takacs.


Regarding your judgment that any occurrence  
of military action would end efforts to achieve  
a diplomatic solution to the crisis, you will  
recall I indicated to you on Monday that we should  
all be concerned about the possibility of imminent  
military action in the area of South Georgia.

The point I wished to make to your Ambassador  
on Wednesday is that this possibility of imminent  
military action underscores anew the urgent need  
for diplomatic solution to this crisis.

As I know you understand, we have no influence  
with the British with regard to these matters. Any  
decision they might take would be theirs alone,  
without consultation with us.

With best regards,

Sincerely,



Alexander M. Haig, Jr.

His Excellency  
Nicanor Costa Mendez,  
Minister of Foreign Affairs  
and Worship of the Argentine Republic,  
Buenos Aires.

19. Mensajes de los cancilleres Dr. Costa Méndez y Alexander Haig, Jr.

Esa misma tarde el vespertino *The Standard* publicó que las Islas Falkland habían sido invadidas por un grupo ilegal argentino, que enarbolaron una bandera nacional en Georgias del Sur y que, ante una protesta del Gobierno británico, se habían retirado ese mismo día.

Frente a la actitud sensacionalista de los medios, el FCO emitió un comunicado de prensa denunciando “Desembarco Ilegal Argentino en Georgias del Sur”, en el que señalaba que el comandante del BAS en las Georgias había reportado que el 19 de marzo un grupo comercial argentino había desembarcado de un buque de Transportes Navales y establecido un campamento en Puerto Leith, sin la debida autorización de la autoridad británica e izado una bandera argentina. Se les ordenó que debían abandonar de inmediato el lugar y obtener los permisos correspondientes.

Sin embargo, ya no habría tiempo para aplacar a los halcones de la city londinense.

El lunes 22 de marzo, Molteni se entrevistó nuevamente en el FCO de Londres con el Sr. Fearn y luego de aclarar la cuestión en su exacta dimensión, se llegó a la conclusión de que se trataba de un *silly problem* (problema tonto) que era necesario superar. En tono conciliatorio, Fearn expresó que lo daría a conocer en un comunicado de prensa para evitar el manejo inapropiado de la información y notificar que su Gobierno daba el incidente por superado y no le otorgaba relevancia, una vez que el Buen Suceso hubiese abandonado las Islas con el personal abordo<sup>57</sup>.

Respecto del pedido de aclaración a las autoridades argentinas, Molteni les informó que el buque había partido el 21 de marzo, y agregó que sabía de la partida del buque, pero “no tenía información relativa a lo sucedido con el personal”. Al conocer este contenido, la Cancillería Argentina señaló en un comunicado de prensa que el buque de transportes navales realizaba normalmente navegaciones a los puertos del Sur, incluido Puerto Stanley, en cumplimiento de contratos comerciales<sup>58</sup>.

Por la mañana del 23, los diarios británicos se explayaron ampliamente sobre el incidente. *The Times*, *The Guardian*, *Financial Times*, *The Daily Telegraph*, *The Standard* “*Invaders land in the Falkland*”, *Daily Express* “*Invasion of a Little piece of the old British Empire*”, *Daily Mail*, y el *Herald Tribune* lo referían en términos de “invasión”, “desembarco ilegal”, “irresponsable acción argentina”, “izamiento de la bandera argentina”, “afectación de la soberanía británica”, etcétera. Mencionaban además que “el grupo argentino se había retirado”.

A las 9.30 (hora argentina), el Ministerio de Relaciones Exteriores recibió un telegrama muy urgente de la Embajada Argentina en Londres (cable 616) señalando, respecto de estos hechos, un mensaje de Fern, del FCO, preocupado por la reacción de los medios respecto del desembarco “ilegal” en Puerto Leith, pero sin mencionar nada sobre la “invasión” de un contingente civil y militar o de “violación de la “soberanía británica”, como lo publicaron los medios. Por su parte, el Ministerio de Defensa coincidía en que se trataba de una “provocación planificada por la República Argentina” y derivada del aumento de tensión entre ambos países, a inicios de mes, agregando, no sin astucia: “... no hay seguridad de que no repetirán el ejercicio, tal vez en mayor escala” (*The Daily Telegraph*, pág. 4)<sup>59</sup>.

No había prácticamente alusión alguna sobre el incidente de las oficinas de LADE en Puerto Stanley. Ninguna voz mesurada se dejó escuchar en los supuestamente responsables círculos de información de Londres, señalando la esencia intrascendente, hasta entonces, del incidente con los obreros de Davidoff. Voces

---

57 En efecto, para el Gobierno y el *Foreign Office* era un *silly problem*, pero para la Armada Real y el *Lobby* significaría el fracaso del complot.

58 Informe Rattenbach, p. 202.

59 Especie divulgada como si ya supiesen lo que la República Argentina haría el incidente, como si lo hubiesen previsto con anterioridad.



airadas se levantaron en el Parlamento contra el FCO, reclamando la presencia de lord Carrington para exigir explicaciones.

El mismo día por la mañana, el embajador Williams hizo entrega a nuestra Cancillería de una nota en la que comunicaba a la Argentina que los ministros habían acordado que el *Endurance* llegaría a Puerto Leith al día siguiente, a fin de desalojar a los argentinos que continuaban allí y trasladarlos a la Argentina vía Puerto Stanley.

El Gobierno argentino tenía dos temas que le resultaban particularmente preocupantes: la intención del Reino Unido de no negociar el futuro de las Islas y la previsión británica de mantener una presencia naval importante en el área. Los cables provenientes de Londres, que daban cuenta de las noticias del día 23, no eran por cierto alentadores, y sus páginas constituyeron una verdadera amenaza<sup>60</sup>. *The Daily Telegraph* mencionaba en su primera plana “barcos liquidados (previstos para desguace) navegaban para echar a los intrusos”. *The Guardian* por su lado informaba: “Gran Bretaña envía la Flota Real” y otras noticias que daban cuenta del envío del *Endurance* para evacuar a los obreros. Este último medio fue el único en mencionar, sucintamente y en página interior, el incidente en las oficinas de LADE, en Puerto Stanley, minimizando su entidad.

Ante el *fait accompli* británico, el Comité Militar, urgido y sobresaltado por estas novedades, se reunió en el Edificio Libertad para tratar las alarmantes novedades del Reino Unido y poner en marcha las previsiones para evitar la remoción violenta de los obreros. Consideraron que la única posibilidad de recuperar el archipiélago era procediendo de inmediato, antes de la llegada de la Armada Real. El Comité Militar dispuso actualizar el planeamiento previsto por la Comisión de Trabajo, la cual había aclarado con anterioridad que, en caso de ser necesaria la activación del plan, las Fuerzas Armadas no podrían estar en condiciones de cumplirlo antes del 15 de mayo de ese año y precisarían, además, una alerta mínima de 15 días.

Se resolvió cambiar el plan y adaptarlo a las nuevas circunstancias, ordenarle al Estado Mayor Conjunto la confección de un plan nuevo (denominado Azul), designar al futuro gobernador, e incorporar la alternativa Georgias, no contemplada en documento alguno hasta ese momento<sup>61</sup>, a fin de proteger a los obreros. Para ello, se dispuso el envío a toda máquina del Bahía Paraíso, que se encontraba en las Islas Orcadas, Antártida Argentina, desembarcar al Grupo

---

60 La “amenaza” o el anuncio de medidas de fuerza por un Estado, tipifican un claro acto de agresión, según la Carta de la ONU.

61 El agregado contemplaba que el Grupo Alfa defendiese a los obreros argentinos. A su vez, reforzara la plaza con el envío de la corbeta ARA “Guerrico” con cuarenta infantes de marina; así como del “Bahía Paraíso”— con dos helicópteros de la Campaña Antártica— procediera a tomar Grytviken simultáneamente con la operación de Puerto Stanley del 2 de abril (lo cual se completó al día siguiente). También establecía que si el *Endurance* expulsaba a los obreros de Davidoff debía exigirse su restitución.

Alfa en Puerto Leith y disponer su eventual desembarco en Georgias, en defensa de los obreros.

Se elaboró además una Directiva Estratégica Nacional con su Plan de Campaña, esbozando orgánicamente la planificación para recuperar las Islas Malvinas. Era necesario evitar la sensible cuestión de la expulsión de los obreros de Davidoff, protagonizado por el desplazamiento hostil del Endurance.

La operación inicialmente prevista de "recuperar y retirarse para negociar después" sería reemplazada por una acción mucho más amplia de «recuperar, defender y negociar»; y la única forma de hacerlo era antes de la llegada de la flota británica<sup>62</sup>.

SECRETO

Comité Militar  
Estado Mayor Conjunto

ACTA N° 2 "M"/82

REUNION DEL COMITE MILITAR

Fecha: 23 de marzo de 1982.

Lugar: Edificio "LIBERTAD"

Asistentes: Señores integrantes del Comité Militar  
Señor CAMERLER

Secretario: Señor Jefe del Estado Mayor Conjunto.

RESOLUCIONES ADOPTADAS

1º) El nombre de la diputación Malvinas será "AZUL". -

2º) Instrucciones dadas al Sr. CAMERLER:

2.1 - Continuar las conversaciones y negociaciones con el Embajador de Gran Bretaña en el concepto de prolongación de la tregua -

2.2 - Si el Embajador insiste en que un buque inglés retirará la parte que está en Leith, hacerle entender la gravedad del hecho y de las consecuencias que dicha actitud puede acarrear.

2.3 - Tratar de llevar este tema a la ronda de conversaciones de Malvinas.

7

20. Acta del Comité Militar del 23 de marzo de 1982.

62 Moro op. cit. p 99.

En el pensamiento del Comité Militar, una vez establecido el gobernador argentino en Malvinas, el Reino Unido, al verse comprometido a recuperarlo, requeriría el envío de una costosa fuerza de tareas, por lo cual recurriría a la diplomacia como forma de resolver el problema. Sin embargo, la República Argentina, producto de la improvisación, ignoraba que había otros intereses más importantes y perversos que «amortizarían» los costos del Reino Unido.

Esa misma tarde el BAS informó a Londres que si bien el buque había partido, quedaba en tierra un pequeño contingente de hombres, lo que fue informado por Richard Luce del FCO al Parlamento, donde un debate de alto contenido emotivo y de fuerte sentido crítico hacia el Gobierno británico —el cual comprometía no solo al FCO sino también a la primera ministra— reclamaba una enérgica respuesta a la Argentina, además de cuestionar el retiro del *Endurance*. Enjuiciaron la posición negociadora de lord Carrington en una sesión de excepcional agresividad.

La Cámara de los Lores consideró el asunto por primera vez el 23 por la noche, dándole un enfoque desprovisto de ribetes sensacionalistas y más equilibrado en su tratamiento, pero la importancia que le asignó estuvo dada por la presencia del ex primer ministro Callaghan y el jefe alterno de la oposición, Mr. Denis Healey, en los debates. El enfrentamiento entre los dos partidos tradicionales del Reino Unido se inclinaba en favor del laborismo, que había comprendido la oportunidad de infligir una derrota al partido de la primera ministra, a horcajadas de la situación conflictiva<sup>63</sup>.

A las 18.00 h de Londres, Mr. Fearn convocó al Sr. Molteni para comentar la actitud del Parlamento, que le presentaba serios problemas pues, pese a sus esfuerzos, la prensa había sobredimensionado los hechos en la Isla y un grupo de unas diez personas aún permanecían en Puerto Leith. Por ello, el Gobierno “no había tenido otra alternativa que ordenar su evacuación a Puerto Stanley” dado que su presencia era considerada una ocupación ilegal (a pesar de haber sido autorizada por Londres y por el Embajador en Bs. As.). Se exigiría prudencia al capitán del buque ya que el asunto no había sido mencionado en el Parlamento. Concluyó que la Argentina había incumplido el trato al permitir que los obreros permanecieran en tierra.

El Sr. Molteni le contestó que había estado en el Parlamento, por lo cual conocía su emotiva reacción, y lo mismo podía suceder en la Argentina. Dijo que la situación de los obreros era legal y, por ende, proceder a su evacuación sería un error. Afirmó que si el *Endurance* los evacuaba podían producirse consecuencias imprevisibles, por tratarse de un acto lesivo para la República Argentina<sup>64</sup>.

---

63 *The Handling of Press and Public Information During the Falkland Conflict, First Report from the Defense Committee, Cámara de los Comunes, Vol. II, pág. 23.*

64 Informe Rattenbach, par. 211, c.

La Junta Militar interpretó, correctamente, que se había manipulado el desembarco de los obreros con una perversa premeditación, al convertir un acto fruto de un contrato privado en un incidente violatorio de la soberanía británica, lo cual era falso. El Comité Militar ignoraba que eso era lo que el complot había planificado.

El 24 de marzo, los diarios británicos publicaban las novedades del día anterior, haciéndose eco los vespertinos de Londres, con titulares tales como “Enojo británico por el desembarco en las Islas Falkland” por *Glasgow Herald*; “Argentina invade las Falkland” por *Birmingham Post*; “Furia por la invasión de las Islas Falkland” por *Liverpool Daily Post*, etc. (Cables 642 y 654 de la Embajada Argentina en Londres). Obsérvese que todos los medios precisaron Islas Falkland, no Georgias. ¿Habría sido un error, o una premeditación?

No era la primera vez que se producía un suceso hostil y traicionero entre ambos países. Tal como sucedió en 1833, se repetiría la usurpación histórica. Solo que nadie estaba esperando al capitán Onslow, al comando de la Clío. No necesitó la cooperación de un gobernador perjuro, de ningún comité, ni de medios sensacionalistas para el propósito imperial: los cañones de su bergantín eran todo lo que necesitaba. En este caso, 149 años después, el envío de una descomunal Fuerza de Tareas, tenía igual propósito<sup>65</sup>.

Luego de sendas consultas, ambas representaciones diplomáticas recibieron instrucciones de continuar con las negociaciones para evitar males mayores. Es decir que los organismos oficiales específicos y responsables de las relaciones exteriores de ambos países, así como sus Gobiernos<sup>66</sup>, no deseaban la escalada del incidente ni lo utilizaban, a esa altura de los acontecimientos, con propósitos ulteriores ocultos.

El Dr. Costa Méndez se reunió con el embajador Williams en Buenos Aires, mientras que en Londres a las 20.30 h se realizaba una nueva reunión entre Fearn y Molteni. Luego de conocer lo informado por Williams y el mensaje de Costa Méndez que deseaba continuar negociando, pero que se debían evitar reacciones duras, lord Carrington resolvió, con lógica, que era necesario modificar la misión del *Endurance* y enviarlo a la bahía de Cumberland a esperar instrucciones, en lugar de ir a Puerto Leith, Bahía Stromnes, donde se hallaban los obreros argentinos<sup>67</sup>.

Solicitaba, además, que el Gobierno argentino enviase al Buen Suceso a evacuar a los obreros de Leith, y aclaraba que, debido a la fuerte presión política y

---

65 Según documentación clasificada del Comité de Guerra británico, se trataba de la “mayor fuerza de tareas puesta a la mar por el Reino Unido en la historia.” (*We have dispatched a naval task force led by HMS Invincible and HMS Hermes, the most powerful force we have ever put to sea.* (Sic, 5 de abril de 1982).

66 No se han hallado evidencias que lo desmientan ni que la Sra. Thatcher estuviese implicada en la conspiración, hasta ese momento.

67 Informe Rattenbach, pp. 213-214.

periodística que se ejercía sobre el FCO en Londres, esperaban una urgente decisión de Buenos Aires. Lord Carrington prometió que haría todos los esfuerzos posibles a fin de evitar el agravamiento de la situación, despejar las presiones políticas y continuar luego con las conversaciones sobre la soberanía. Costa Méndez, consciente de la necesidad de limar asperezas, ofreció comprensión.

En el Edificio Libertad, Buenos Aires, se realizó otra reunión del Comité Militar para adoptar medidas tendientes a proteger a los obreros en Puerto Leith, en la cual se resolvió:

El Gobierno argentino:

No retirará “a los ciudadanos argentinos que fueron a trabajar a Georgias”.

- “Desembarcar al Grupo Alfa del Bahía Paraíso para proteger al personal que está en Leith e impedir que sean reembarcados por el *Endurance*”.
- “Si el *Endurance* reembarca al personal argentino para llevarlo a Malvinas, se analizará la situación antes de interceptarlo con las corbetas”. Luego detalla diversas previsiones para el desarrollo de la operación “Azul”.

El *Endurance* (que ya había recibido la directiva, coordinada por el FCO, de no evacuar al contingente argentino de Puerto Leith) recibió otra tarea: mantenerse de patrulla en el área de la bahía de Cumberland y defender al contingente del BAS en Grytviken, próximo a ser tomado por las fuerzas argentinas.

Observemos y aprendamos que una «falsa bandera» viene, en general, precedida de un hecho premeditadamente armado por un gobierno (o grupo de presión), con el cual se exagera la reacción de los medios y de la opinión pública, lo que resulta en un «lavado de cerebros» y emotividad de las masas —psicosocialmente hablando— para lograr la estocada final de justificar el uso de la fuerza, propósito de la confabulación.

Lo que los argentinos también debemos saber es que este recurso es permanentemente utilizado en la actualidad por las grandes potencias; no en la búsqueda del bien común, finalidad de la política, sino para obtener poder y utilizarlo de forma discrecional para el logro de otros objetivos, o la guerra. El propósito final es lograr alguna supremacía (V.g. desestabilizar un país, o medios para controlarlo<sup>68</sup>) que redunde en una ventaja de orden político o económico, o para detentar el poder en lo interno, recurso históricamente empleado por grupos económicos transnacionales que los controlan y dan lugar a la expresión “si quieres saber la causa de las guerras, sigue la ruta del dinero”.

---

68 “Otros métodos” abarca un amplio e inusitado catálogo de recursos: crear conflictos internos (V.g. narcotráfico, terrorismo, enfrentamientos tribales, religiosos o políticos, dependencia económica, luchas tribales o sectarias, pueblos originarios, etcétera).

Se trata en la actualidad de un poder putativo a nivel supranacional, organizado por el *establishment*, también denominado el estado profundo de una Nación o el Gobierno profundo, de alcance global<sup>69</sup>.

## Crisis

A la mañana del día 24 se conocieron en Buenos Aires las declaraciones que el Sr. Luce había realizado la noche anterior, en la Cámara de los Comunes, que sorprendieron por su dureza: el compromiso del Gobierno británico es defender con toda su capacidad naval a los kelpers y a sus supuestos territorios, de respetar sus deseos y no aceptar ningún cambio sin su consentimiento. Por lo cual, se dispuso el envío de una gran fuerza naval al área (objetivo de la Armada Real).

Ese mismo día, con una clara percepción de la gravedad de la situación, el Comité Militar deliberó nuevamente ante la presencia del Jefe del Estado Mayor de la Armada, del Jefe 2 de Inteligencia Naval y del Jefe 3 de Operaciones. Se dispuso enviar el Grupo Alfa (que se hallaba a bordo del transporte naval Bahía Paraíso, afectado a la Campaña Antártica en el abastecimiento al observatorio argentino de las Islas Orcadas del Sur) a la Isla San Pedro a la brevedad para proteger a los hombres de Davidoff e impedir su eventual evacuación por el *Endurance*. En el caso de que ello ocurriese, se debía considerar la posibilidad de interceptarlo con las corbetas ARA Drumond y Granville, más tarde desestimado para “no dar pie a un incidente bélico”<sup>70</sup>.

---

69 “El término de Estado profundo implica que hay funcionarios, al margen de los cambios de gobierno o del resultado de los actos electorales —generalmente en ámbitos de la inteligencia y de las finanzas— que manipulan las decisiones de los gobiernos y sus políticas de manera oculta e independiente”, (dice al programa *BBC Mundo* Gordon Adams, profesor emérito de la *American University* experto en defensa y seguridad nacional). El Reino Unido, herencia de su Imperio, es un acabado maestro en estos menesteres (aún hoy).

70 Informe Rattenbach, párrafo 219-220.

SECRETO

Comité Militar  
Estado Mayor Conjunto

Acta N° 3 "M"/82

Fecha: 24 de marzo de 1982.

Lugar: Edificio "LIBERTAD".

Asistentes: Señores integrantes del Comité Militar.

Señor Comandante

Señor Jefe del E.M.C.S.

Señor Jefe de Inteligencia del E.M.C.S.

Señor Jefe de Operaciones del E.M.C.S.

Secretario: Señor Jefe del Estado Mayor Conjunto.

RESOLUCIONES ADOPTADAS

- 1º. El gobierno no retirará a los avistados argentinos que fueron a trabajar a Georgias.
- 2º. Desembalar el grupo del ARA Bahía Sancho para proteger al personal que está en NORTH Camp. -  
- dar que sean reembarcados por el ENDURANCE.
- 3º. Si el ENDURANCE rechaza al personal argentino los lleva a Malvinas, se decidirá la situación antes de ordenar la interceptación con las corbetas.
- 4º. El viernes 26 por la tarde a las 17.00. Exponer ante COMIL fecha más temprana, fecha aceptable de la operación 221 y los planes para dicha operación. -



*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

21. Acta de reunión del Comité Militar del 24 de marzo de 1982.

Si bien la Junta no deseaba iniciar las hostilidades, el día 24 de marzo se realizó una nueva reunión del Comité Militar a fin de contemplar acciones operativas, en la que resolvió, con urgencia y apremio, tomar las medidas ya mencionadas:

- No retirar los hombres de Davidoff que se hallaban en las Islas Georgias.
- Trasladar al Grupo Alfa para proteger a los obreros argentinos, e impedir su remoción por el HMS Endurance.
- Interceptar con las corbetas (ARA Guerrico y Granville) al HMS Endurance si llegase a embarcar a los obreros.
- Exponer el día 26 ante el Comité Militar los planes de situación actualizados, elaborados por el Estado Mayor Conjunto para la toma de las Islas Malvinas, así como la fecha más temprana y aceptable para realizar la Operación.

Esto último produjo “el primer indicio visible de que se estaba pensando en recuperar las Islas” en una fecha imprevista (y azarosa) con respecto a las precauciones eventuales hechas hasta ese momento<sup>71</sup>.

No obstante, mientras la prensa británica continuaba publicando titulares catastróficos para referirse al incidente, las tratativas continuaban. Una moción presentada en la Cámara de los Comunes comenzó a reunir una cantidad preocupante de adhesiones, mediante la cual se solicitaba al Gobierno de Su Majestad que declarara en forma inequívoca que la soberanía en las Islas Falkland no sería transferida a “ningún Gobierno extranjero”, a menos que así lo pidiesen los isleños, y que se mantuviese en el área una fuerza naval lo suficientemente fuerte como para repeler cualquier intento del Gobierno argentino de anexar esa colonia británica. Llegó a mencionarse incluso la exaltada idea de “formar una Organización del Tratado del Atlántico Sur” (OTAS)), dada “la importancia estratégica de la región” —cuestión que nunca se les había ocurrido en 149 años de ocupación—.

Indudablemente, el Gobierno y el FCO se habían visto superados por la reacción popular producida por los hábiles manejos de los medios y la consecuente repercusión del Parlamento.

En Buenos Aires, la empresa Islas Georgias del Sur presentó una nota al embajador británico, en la cual le recordaba la génesis de su contrato y la legalidad de sus procedimientos. Efectuó un comunicado de prensa haciendo pública dicha nota y la relación puramente comercial con la firma Salvesen, con pleno conocimiento previo y autorización de las autoridades británicas.

En Londres el comodoro Frow, miembro activo y visible del Lobby Falkland, instaba a militarizar las Islas mientras en el Parlamento la política de mano dura para con las pretensiones argentinas tomaba cuerpo, a la vez que se criticaba la «mano blanda» de lord Carrington y del Gobierno.

El 26 de marzo, a las 19.15, se reunió el Comité Militar en el Edificio Libertador, sede del Comando en Jefe del Ejército. Los comandantes ingresaron a la sala de sesiones; sus rostros anunciaban que algo muy especial se trataría en esa oportunidad. Se discutió el total estancamiento en que se hallaban las conversaciones diplomáticas que ambos Gobiernos mantenían desde 1968, al amparo de las resoluciones de la ONU, lo cual constituía la motivación estructural para la reacción argentina.

---

71 Ibid, pp. 216-217.



SECRETO

Comité Militar  
Estado Mayor Conjunto

ACORD N° 4 "M"/82

REUNION DEL COMITE MILITAR

Fecha: 26 de marzo de 1982.

Lugar: Edificio "Libertador"

ASISTENTES: Señores integrantes del Comité Militar.

Señor Canciller

Genl Div. Corrales.

VL HOMBERO

Brig My BLESSEY.

Genl Brig. Neuenhofer.

Secretario: Jefe del Estado Mayor Conjunto

RESOLUCIONES ADOPTADAS

1.- Instrucciones al Canciller:

1.1. Demorar la contestación de la propuesta del Embajador de Gran Bretaña todo lo posible.

1.2. La contestación no debe contener ninguna propuesta del Gobierno Argentino.

1.3. Mantener las negociaciones diplomáticas para dejar al día puntos 1, puntos 2 o artículo 3 sin modificaciones en este campo.

2.- Instrucciones a las Fuerzas Operativas:

2.1. Tomar las medidas para ejecutar la Operación "Azul" el jueves 1° de abril en horas nocturnas, con flexibilidad en los puntos 2 o artículo 3.

2.2. En este acto el Cte del Teatro recibe la orden de ejecutar la Operación "Azul", a cual podrá suspenderla hasta el miércoles 31 de marzo a las 1800hs.

2.3. No interrumpirán funcionarios civiles a distancia de las unidades de gobierno a adoptar hasta después de ejecutarse la Operación.

CIE F. S. R.

CIE F. S. R.

CIE F. S. R.

22. Acta del Comité Militar de la reunión del 26 marzo de 1982.

Además, los miembros del Comité Militar se vieron urgidos por el envío del Endurance y de marines embarcados con la misión de expulsar a los obreros argentinos, lo cual resultaba lesivo a la dignidad de la República Argentina<sup>72</sup>. El tenor de los informes que denunciaban la intención británica de incrementar la presencia naval en el Atlántico Sur no era ajeno a esta preocupación. Ello se originó en las (falsas) noticias del envío del submarino nuclear Superb —de

72 Acta del Comité Militar, 26 de marzo

patrulla en el Mediterráneo— cuando sir Frank Cooper, subsecretario de Defensa, haciendo un guiño pícaro, expresó ante una subcomisión del Parlamento: “Me pareció que era un episodio sumamente útil, porque estoy seguro de que los argentinos pensaban que el HM Superb había salido para las Islas Falkland”.

La picardía de la maniobra logró que las tratativas concluyeran en una guerra trágica, inútil y cruenta, peleada por soldados y hombres de bien, que nada habían hecho para ser compelidos a jugarse la vida en el combate, mientras los conspiradores se frotaban las manos con entusiasmo.

Este hecho fue el factor inicial que llevó a la Junta Militar a alarmarse por la reacción exagerada del incidente Davidoff y a considerar las opciones que tenía la Nación frente un episodio no imputable a la República Argentina de cómo no detener las negociaciones diplomáticas entre dos gobiernos que buscaban una solución pacífica. Sin saberlo, en esos momentos ambos sufrían los efectos que producen las crisis políticas y estratégicas: la acción sorpresiva de un oponente, la percepción de una clara amenaza, la necesidad de una pronta respuesta e inaceptables condiciones para la inacción propia<sup>73</sup>.

El Comité Militar, apremiado, elaboró los siguientes tres posibles modos de acción:

- Continuar con las negociaciones.
- Denunciar el caso ante el Consejo de Seguridad de la ONU<sup>74</sup>.
- Adoptar una acción defensiva urgente de ocupación de las Islas antes de la llegada de la flota enemiga.

Evaluaron que la primera opción no era garantía para evitar el aumento de la presencia naval británica ni aseguraba las mínimas aspiraciones argentinas. La segunda tenía pocas posibilidades de éxito, ya que el Consejo de Seguridad difícilmente se convocaría para considerar una amenaza de estas características. Solo se presentó una nota al titular de la ONU (error, el Consejo de Seguridad fue convocado por el Reino Unido)<sup>75</sup>. Por último, el tercer modo de acción fue considerado el más propicio para obligar a Londres a negociar con seriedad, ya que existía la presunción de que los británicos no arriesgarían la sangre de sus soldados para defender las Islas o a sus habitantes (error, los políticos británicos tenían otras «prioridades»)<sup>76</sup>.

---

73 Moro R., op. cit. p 124.

74 Esta opción la hizo el Reino Unido y se convirtió en la Resolución 502 del Consejo de Seguridad.

75 El embajador argentino Eduardo A. Roca ante la ONU presentó una nota al Secretario General (Documento S14940 del 1.º de abril de 1982) señalando la preocupación de la República Argentina por las noticias de la prensa británica del envío de buques de guerra “algunos de ellos armados con misiles y dos submarinos nucleares”.

76 Evaluación equivocada, porque había para conducción política del enemigo algo mucho más importante, para ellos, que la sangre de quienes combatirían, ya que un fracaso impediría al Partido Conservador mantenerse en el poder, seriamente comprometido: una derrota en las Falkland sería el fin anticipado de la primera ministra en su cargo (ya previsto en las consultas populares de una diferencia negativa de dos dígitos para las siguientes elecciones).

Omitieron considerar, tal vez, la más lógica: minimizar el incidente. Los hechos indicaban que la intención no era, ciertamente, dejar sin efecto las tratativas o desembocar en un enfrentamiento bélico con una potencia mundial, sino negociar desde una posición de solidez y firmeza a fin de disuadir al Gobierno británico de iniciar una costosa operación y evitar que los archipiélagos fuesen militarizados (lo que haría imposible su recuperación en el corto plazo). En la concepción original del plan de la Comisión de Trabajo nada de esto había sido previsto; no tenía fecha precisa de ejecución ni establecía una previsión normal de los estados mayores respecto de las hipótesis de conflicto o de guerra de la Nación. Luego, fue necesario que el Estado Mayor Conjunto actualizase de prisa el planeamiento.

El Canciller Costa Méndez indicó que “no había una opción mejor que la ocupación de Malvinas, para negociar luego inmediatamente”.

Mientras tanto, el día 27, la Embajada de la República Argentina en Londres envió el cable 692 con sucesos ocurridos el día anterior, y puso de manifiesto que, al publicarse la noticia “Gran Bretaña envió un buque de guerra”, en la primera plana del Standard, causó gran conmoción en el FCO. Un funcionario superior salió de su oficina en Whitehall, adquirió un diario en el quiosco más cercano y lo colgó en su oficina. Sin duda, alguien actuaba a espaldas del lord Carrington.

El Canciller Costa Méndez indicó que “no había una opción mejor que la ocupación de Malvinas, para negociar luego inmediatamente”.

En realidad, los hechos de las Islas Georgias pusieron a la Junta en una situación con engañosas opciones, pero de esencia defensiva: recobrar las Islas Malvinas con propósitos de salvaguardar la recuperación y defenderlas antes del arribo de los buques británicos o renunciar por un largo tiempo a cualquier posibilidad de modificar el curso de las negociaciones (en realidad, debió denunciar el hecho mediante una reunión con Consejo de Seguridad, que fue lo que hizo el Reino Unido). Si bien esta decisión era la digna respuesta a una agresión directa, no se evaluaron debidamente sus posibilidades de éxito. Al no considerar la opción de minimizar el incidente para evitar la reacción del adversario cometieron un error básico que favoreció los planes encubiertos de los verdaderos enemigos.

Además, se optó por el plan original de la Comisión de Trabajo: retirar las tropas con una guarnición de pocos soldados, una vez que el gobernador argentino, general Menéndez, estuviera en funciones. Ello hubiese puesto en absurdo a «la flota más grande de la historia». Al omitir este recurso, justificaron el enfrentamiento bélico, lo cual hizo imprescindible que la Armada Real enviara las Fuerzas de Tareas, para no dejar semejante flota en ridículo.

El Comité Militar resolvió que, por razones tanto políticas como militares, la operación debía concluir los primeros días de abril a fin de lograr la sorpresa

indispensable para su éxito. Ello requería mantener el secreto hasta último momento y que la operación fuese totalmente incruenta; es decir, no produjera bajas al enemigo, a efectos de atenuar la probable reacción británica —presunción equivocada—.

Se instruyó al canciller quien, a su vez, le comunicó al embajador Williams que los trabajadores no serían evacuados de Leith y que no se permitiría su retiro por la fuerza. La buena voluntad del FCO quedó evidenciada cuando se aceptó la sugerencia de zanjar la situación enviando o trasladando a los obreros hacia Grytviken para que cumpliesen con el formulismo de su entrada legal a la Isla, mediante sus tarjetas blancas (a lo cual Hunt se opuso enérgicamente, por considerarlas inválidas y, de ese modo, violaba el convenio de 1971)<sup>77</sup>.

Así lo explicaba Costa Méndez en su libro al denunciar el azaroso momento que vivía el FCO: “Ellos se habían comprometido con el Parlamento de la salida de los obreros de Leith. Entonces presentaron la propuesta: van a Grytviken y vuelven. Lo que querían era anunciarlo. Es decir, ellos salvan el escrúpulo, más que el escrúpulo, la comedia”(sic)<sup>78</sup>.

Lord Carrington, asediado por hechos que no pudo controlar, no logró que esta idea aplacara a los halcones de la *city* londinense, que ya sentían a la «presa» entre sus garras.

Evidentemente, como la histórica expedición de sir Ernest Shackleton en 1832, la expedición de Davidoff había desembarcado en la Isla San Pedro en un lugar inadecuado<sup>79</sup>.

El 27 de marzo y los días ulteriores, pese a que el grado de alistamiento de las FF.AA. argentinas distaba de ser el óptimo a esa altura del año, la operación de recuperar las Islas Malvinas, llamada operación «Azul» y luego denominada «Rosario» por sus ejecutores, se cumplió con todo éxito el 2 de abril de 1982. La operación Georgias se hizo al día siguiente. Sin embargo, la reacción del Gobierno británico, no justipreciada correctamente, habría de jugar un rol esencial y totalmente diferente a lo esperado por la conducción política argentina. Londres fijó como objetivo político el mantenimiento y la administración de los territorios coloniales, y como resolución estratégica-militar recuperar las Islas mediante el envío de una poderosa Fuerza de

---

77 Cuando Hunt tomó conocimiento de esta sugerencia, la vetó *per se* con energía, argumentando que la tarjeta solo era válida para ser utilizada en las Islas Malvinas, lo cual no estaba específicamente mencionado en el tratado de 1971, pero podía sobreentenderse (las Georgias son una dependencia de Puerto Stanley). Se aseguró así que la conspiración cumpliera su cometido.

78 Costa Méndez, op. cit.

79 N. del A.: En 1832 sir Ernest Shackleton perdió su nave -el *Endurance*- en un naufragio en el Mar de Wedell, explorando la Antártida. Logró salvar parte de su tripulación embarcándose en una pequeña chalupa que, arrastrada por los vientos, recorrió 800 Km hasta llegar a la costa occidental de la Isla San Pedro, lugar casi inaccesible que lo obligó a escalar con gran sacrificio la helada cordillera de la isla hasta llegar a Grytviken, donde fue auxiliado.

Tareas que respondía a la ocupación incruenta argentina, con la más violenta acción militar<sup>80</sup>.

La Operación “Azul” había planificado la toma de las Islas mediante un movimiento de buzos tácticos trasladados en el ARA “Santa Fe”, que serían desembarcados en playas de la Península de Freycinet, al Sur de Puerto Stanley. En la madrugada del 2 de abril, el submarino ARA “Santa Fe” navegaba sumergido dentro del mayor sigilo. Mientras llevaba a bordo a los buzos tácticos al lugar contemplado de desembarco fijado en el plan, observaron movimientos sospechosos. Esto obligó a los buzos tácticos argentinos, embarcados en el submarino, a cambiar hacia el norte del faro San Felipe el lugar de acceso a la playa. Lo que los argentinos ignoraban por entonces, era que los británicos tenían conocimiento de los planes secretos argentinos.

Años más tarde, esta información fue publicada en un informe oficial de un instituto militar superior de Estados Unidos: el *Naval War College, Submarine Operations During Falklands War*, Steve Harper, Lt. Cder. US Navy, Capt. Ward Clark Jr.; Chairman Dept. of Military Operations; Albert Coll, PhD, Professor, Dep. of Strategy; 17 de junio de 1994, p 9. Fue el submarino Conqueror que permitió corroborar esta información. En el diario de operaciones (libro de Bitácora) del capitán (Folio 135), cuando le ordenaron dar por concluida una operación de patrullaje a la altura de Puerto Deseado para dirigirse al lugar asignado al Grupo de Tareas 79.3, -al sur de la zona de exclusión- con la tarea de ubicar y seguir al “General Belgrano”. Le indicaron con precisión el lugar dónde debía dirigirse, y no pudo dejar de asentar la novedad con mención a la idoneidad de la inteligencia naval, al saber dónde debía hallarse el crucero argentino con sus dos escoltas, en la inmensidad del Atlántico Sur.

Esta información oficial del *Naval War College* concuerda con algo ocurrido el 31 de marzo de 1982 en horas nocturnas, al ser detenido en el Pontón Recalada, punto de acceso al Puerto de Buenos Aires en el Río de la Plata, lugar donde los buques requieren el servicio de practicaje para ser conducidos en aguas de intenso tráfico y de difícil navegación. En la oportunidad, la guardia del Pontón observó que salía del Río de la Plata un buque no identificado, sin luces, sin práctico abordo, que no respondió a las señales de aviso de la guardia, por lo cual fue detenido. El oficial de guardia (capitán de Ultramar Eugenio Ulises Spinelli) requirió si estaba autorizado a sus superiores en la Prefectura Naval Argentina (PNA) y esta, al Comando en Jefe de la Armada. Al recibir una respuesta afirmativa, esto permitió el pasaje del buque británico hacia alta mar<sup>81</sup>.

---

80 Los británicos conocían el plan de operaciones propio (*Naval War College, Submarine Operations During Falklands War*, Steve Harper, Lt. Cder. US Navy, Capt. Ward Clark Jr.; Chairman Dept. of Military Operations; Albert Coll, PhD, Profesor, Dep. of Strategy; 17 Jun 1994, p 9.

81 En esos momentos, nuestros buzos tácticos se aproximaban a las arenas de la isla Soledad (Algo similar a lo sucedido con el capitán Barquer del *Endurance*, en Mar del Plata.

Se trataba del buque de transporte *Doyle*, cuyo capitán expresó, en una atmósfera distendida mientras esperaban la autorización, que transportaba documentación administrativa de bancos e instituciones británicas “porque el día siguiente el Reino Unido y la República Argentina estarían en guerra”.

El motivo oculto, real y concreto, ya lo hemos expresado; los justificativos de esa reacción no eran la soberanía británica ni los intereses o deseos de los isleños. Esta resolución convirtió el plan “Azul” en un *impromptu* estratégico<sup>82</sup>.

Definitivamente, los conductores argentinos se hallaron ante factores decisivos a partir del informe del despacho del *Endurance* a Puerto Leith, con una misión de confrontación directa, además del anuncio (falso) del envío del submarino nuclear *Superb*. Esta información resultó fundamental para iniciar a comprender la decisión que adoptó la Junta de recuperar las Islas a la mayor brevedad y de forma improvisada —antes de la llegada del submarino nuclear—, pues una operación naval propia hubiese sido impracticable con el *Superb* en la zona. Estos hechos representan uno de los factores decisivos para la determinación de la Junta de ocupar el archipiélago como único modo de acción defensivo-disuasivo.

Los días siguientes fueron escenario de infructuosos escarceos diplomáticos, mientras ambos contendientes se preparaban para el enfrentamiento bélico. Mientras el FCO trabajaba con una agenda totalmente diferente a la del Almirantazgo, el Lobby y los medios británicos propalaban la noticia con belicosidad y sensacionalismo.

Se resolvió instruir al Canciller para que demorase el desarrollo de las negociaciones, ejecutar la Operación Azul el 1, 2 o 3 de abril, alternativamente. Se precisó que el último plazo para detenerla era el 31 de marzo a las 18.00 h.

Al respecto, en el Informe Rattenbach expresa taxativamente lo siguiente:

Este hecho (el incidente Georgias del Sur) se transformó en el elemento desencadenante del Conflicto del Atlántico Sur, al producir una reacción británica considerada exagerada y al precipitar la decisión de la Junta Militar de adelantar la Operación Azul<sup>83</sup>.

## Aprestos bélicos

El 28 de marzo, se impartieron las órdenes y la Flota de Mar argentina se aprestó a zarpar para la inédita tarea de recuperar las Islas Malvinas. Del lado británico, el almirante sir John Fieldhouse, comandante en Jefe de la Armada Real, se hallaba en Gibraltar desde el 25 de marzo realizando una visita a los buques —convenientemente alistados— para realizar el ejercicio *Springtrain* en

---

82 N. del A.: ‘Composición musical que improvisa el ejecutante y, por extensión, se compone sin plan preconcebido’ (Diccionario de la Real Academia Española).

83 Informe Rattenbach, op. cit., párr. 273.

aguas del mar Mediterráneo. Recibió la orden de regresar al Cuartel General en Northwood, Middlesex. Al respecto manifestó:

“Antes de abandonar Gibraltar, ordené al comandante de la Primera Flotilla, contraalmirante John Woodward que se preparase para dirigirse al Atlántico Sur”. Agregó: “No tenemos dudas sobre la soberanía británica en las Islas Falkland y Georgias. Mantenemos la posición que la presencia de ciudadanos argentinos en las Georgias sin autorización, no es aceptable... Había que prepararse para destacar una agrupación adecuada de buques, pertrechos y estar alistados para marchar al Atlántico Sur, en caso de que fuese necesario”<sup>84</sup>.

En los días ulteriores no se produjeron variantes importantes de la situación en ninguno de los dos países, mientras las novedades provenientes de Londres indicaban un endurecimiento de la posición británica. Las noticias ganaron la calle y los medios se hicieron eco de la salida del Fort Austin y otros buques hacia la zona de conflicto. En EE.UU., *The New York Times* recogió estas noticias y las publicó junto con un discurso de lord Carrington ante el Parlamento.

La intolerante posición británica se hacía evidente, pero la evaluación acerca de qué hacer en caso de que los argentinos recuperaran unas islas distantes a 8000 km de las bases británicas presentaba serias dudas respecto a la capacidad de neutralizar su recuperación o defensa.

Según el almirante Woodward, esta opinión era compartida, entre otros, por la Armada de los EE.UU., que consideraba la recaptura de las Islas militarmente imposible; por el Ministerio de Defensa británico, que calificó la idea de sumamente riesgosa; por el Ejército británico, al considerarse mal informado y falto de una relación de fuerzas apropiada respecto de los efectivos terrestres; y por la Fuerza Aérea Británica (RAF), en función de su escaso rol, dado las largas distancias involucradas ante la posibilidad de la no sobrevivencia de una flota frente a una fuerza aérea basada en tierra<sup>85</sup>.

Y estaban en lo cierto. Estas opiniones fueron de utilidad en Londres para obtener el apoyo de Washington en la contienda que se avecinaba. Sin la enorme ayuda logística proporcionada por EE.UU., la Fuerza de Tareas británica se hubiese visto imposibilitada de operar en el Atlántico Sur.

El 29 y 30 de marzo, a medida que la primera ministra se iba consustanciando con la situación, tal vez intrigada por los orígenes del tema y por no comprender íntegramente cómo debían ordenarse los protagonistas del incidente, preguntó a su secretario privado, J. E. Helmes<sup>86</sup>, qué papel había jugado el gobernador Hunt en la firma entre Salvesen Ltd. y Davidoff. Es de hacer notar que no solo la prensa se refería equívocamente al incidente de las Islas Georgias —llamándolas frecuentemente Falkland— sino que también aparecía dicha denominación en

---

84 Fiedlhouse, John. Revista Defensa N.º 62, 1983.

85 Woodward Sandy, almirante, *One Hundred Days*, pág. xvii.

86 Nota confidencial del 10 de Dowing Street (Oficinas de la primera ministra en Londres), del 30 de marzo de 1982.

los documentos oficiales, lo cual agravaba la crisis (geopolíticamente no es lo mismo), la versión que adoptaron numerosos medios de prensa, el Parlamento Británico y la opinión pública internacional.

El día 30, el Comité Militar se reunió en el Edificio Libertador (Acta N.º 5) y ante la inminente colisión, se resolvió lo siguiente, producto de la improvisación:

1. Si bien coincidían en que la operación Azul era de carácter eminentemente naval, por razones políticas, el comandante en Jefe de la Armada propuso que se elevara el nivel de planificación y ejecución, dándole el carácter de Conjunta. La propuesta fue aceptada, y le designó al Gral. de Div. Osvaldo J. García, comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur hasta el día D+5 aproximadamente. La FAA no estaba inicialmente presente en este teatro “conjunto”.
2. Que analizadas las capacidades del enemigo después del día D+5, se concluye que la amenaza y las operaciones serán fundamentalmente navales y que se empeñará en ello el grueso del poder naval. Por ello, el comandante en Jefe de la Armada propuso que el comando que se establecía a partir de ese momento fuera ejercido por el Comandante de Operaciones Navales. La propuesta fue aceptada, y se designó al General de División Osvaldo J. García, comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur hasta el día D+5 aproximadamente<sup>87</sup>.

---

87 Esta acta revela la improvisación con que se actuó y queda claro que a la FAA no se le asignaba función alguna. Al quedar excluida en este esquema — un error insólito— el comandante en Jefe de la FAA, Brig. General Lami Dozo, optó por recurrir a un recurso que le otorgaba la ley: Crear el Comando Aéreo Estratégico específico (no conjunto con otras Fuerzas Armadas); es decir, podía operar independientemente. Su primera decisión fue crear la Fuerza Aérea Sur (FAS) con los medios propios de la Fuerza Aérea, que llevaría luego el mayor esfuerzo en el combate aeronaval. [En el acta original, ciertas palabras y nombres aparecen escritos en mayúscula].



SECRETO

Comité Militar  
Estado Mayor Conjunto ACTA Nº 5 "M"/82

REUNION DEL COMITE MILITAR

Fecha: 30 de marzo de 1982

Lugar: Edificio "LIBERTADOR"

Asistentes: Socios miembros del Comité Militar

Secretario: Jefe del Estado Mayor Conjunto.

1º) Que no obstante coincidir que la operación "AZUL" es de carácter eminentemente militar, por razones políticas, el Comandante en Jefe de la Armada propuso que se elevara el nivel de planificación y ejecución dándole el carácter de DEFENSIVA. La propuesta fue aceptada, designándose al Gral. de Brv. OSVALDO J. GARCIA Comandante del TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR, hasta el día D+5 apropiadamente.

2º) Que aprovechadas las capacidades del enemigo después del día D+5 se mande que la Armada y las operaciones a realizar sean totalmente morales y que se empiecen en ellas el que

23. Acta de reunión del Comité Militar del día 30 de marzo 1982.

Es de hacer notar que la Comisión Rattenbach justipreció, en la primera responsabilidad asignada a cada uno de los miembros de la Junta Militar, el haber comprometido a las FF.AA. de la Nación en un conflicto bélico con una potencia mundial, sin el necesario adiestramiento conjunto, requisito esencial en la guerra moderna.

### La toma de puerto Stanley

El 31 de marzo, en Londres, la primera ministra convocó a su gabinete a una reunión de emergencia en la Cámara de los Comunes para tratar la alarmante información de inteligencia, teniendo en cuenta que la Armada Argentina se había hecho a la mar con un casi seguro objetivo: las Islas Falkland. La Sra. Thatcher presidía la reunión y estaba, por primera vez, ante la más dramática situación de crisis que le deparaba el cargo. Si la Argentina tomaba las Islas —lo cual era prácticamente imposible de evitar— su Gobierno se vería frente a dos imperiosas opciones: renunciar a su cargo o recuperarlas, y en este último caso, la gran cuestión era cómo hacerlo.

En ese momento el almirante Leach se sumó a la reunión. El diálogo que se suscitó entonces resultó tremendamente revelador de dónde se hallaba el interés movilizador de una de las partes, para que dos naciones fuesen inducidas a una guerra. Con sus propias palabras, la Sra. Thatcher relató ese momento:

—Primer lord del Almirantazgo, si esta invasión se produce, ¿qué podemos precisamente hacer? —Jamás olvidaré la absoluta serenidad y confianza de su respuesta.

—Puedo preparar una fuerza de tareas conjunta con destructores, fragatas, buques de desembarco y naves de apoyo —me contestó. —Estará liderada por los portaaviones Hermes e Invencible y puede estar lista para zarpar en 48 horas—<sup>88</sup>.

Esta respuesta es la mejor prueba de que la Armada Real tenía todo planificado y dispuesto con anterioridad. El diálogo subsiguiente a la respuesta de Sir Henry Leach haría que la primera ministra llenara de alabanzas a su cúpula naval:

—¿Y qué necesita Ud. para hacerlo, *first lord*?

—Que Ud. lo ordene, *my Lady*”.

#### FOREWORD

by the Rt. Hon. Margaret Thatcher

It is not very easy to take a decision which commits your country to fight a war eight thousand miles from home. At such times it is impossible to clear the mind of the inevitable heartbreak of war – of all wars – and the grief of those families who suffer loss.

But on Friday, 2 April 1982, Argentina invaded the Falkland Islands.

On the previous Wednesday evening, John Nott, Secretary of State for Defence, had hurried into my study at the House of Commons, anxiety in his face, tenseness in his every movement. He told me that the Argentine Fleet had set sail, whether for another exercise or to invade the Falkland Islands, he knew not.

As the news hardened, I called several people together, ministers and advisers. If the islands were invaded, I knew exactly what we must do – we must get them back. Their people were our people. Their loyalty and devotion to Queen and Country had never faltered. As so often in politics the question was not, *what* should we do? But, *how* could it be done? The Falklands were three weeks' sailing time away – three weeks' warning to the enemy – the seas were inhospitable and there would be no British air base on land. The Chief of Defence Staff was in New Zealand on an official visit. Other advisers were not very optimistic about our chances. But appeasement? Britain? Never. Admiral Leach joined us.

'First Sea Lord, if this invasion happens, precisely what can we do?' I enquired. I shall never forget the quiet, calm, confident answer.

'I can put together a Task Force of destroyers, frigates, landing craft, support vessels,' he said. 'It will be led by the aircraft carriers HMS *Hermes* and HMS *Invincible*. It can be ready to leave in forty-eight hours.'

24. Prólogo de la primera ministra en el libro del Calte. Woodward *One Hundred Days*.

88 Ibid, pág. xi-xii (Palabras textuales expresadas por la Sra. Thatcher en el prólogo que dedicara al libro del almirante Woodward *One Hundred Days*).

Esa fue la pregunta trampolín que el almirante esperaba. El propio almirante Sandy Woodward, exultante, relata en su libro aquél momento en que el ministro de Defensa, John Nott, había comprendido el desatino de reducir los efectivos de la Armada Real<sup>89</sup>.

Indudablemente, la respuesta del almirante Leach transmitía la calma y la seguridad propias de aquél que no solo esperaba ese momento, sino que tenía todo perfectamente organizado y los buques listos para la tarea. No obstante, cometió el desatino de afirmar que en “48 h estaría lista para salir”, denunciando que lo había planificado con mucha antelación. Para la primera ministra, esto significaba cambiar el rol de la crisis: pasó de un trampolín por el que se lanzaban a los piratas al mar, a una tabla de salvación para proyectarla al estrellato político.

La Sra. Thatcher comprendió que un casi seguro triunfo le permitiría salvar el cargo que mantendría en las próximas elecciones.

Para John Nott, significaba que su “comandante”, la Sra. Thatcher, había optado por cambiar el objetivo político de «negociar», por el de ir a una guerra con la República Argentina. Por el contrario, lord Carrington siguió fiel a las instrucciones políticas que había recibido, las cuales le costaron su cargo. Para la primera ministra, ambos eran «material de consumo» ante sus alternativas políticas; la lealtad para con sus subalternos la tenía sin cuidado.

De hecho, la Fuerza de Tareas inició el despliegue de sus buques al Atlántico Sur con un preaviso imposible de explicar para los especialistas en planificación militar. A EE.UU., la invasión de Panamá en diciembre de 1989 le llevó 75 días de planeamiento previo, pese a disponer de bases en el corazón mismo del pequeño país centroamericano, y estar a solo cinco horas de vuelo de Washington. La Fuerza de Tareas, en dos días, inició un despliegue distante a 8000 km con más de veinte mil hombres y cien buques, algunos con fecha de desprogramación y otros requisados de la marina mercante. Se trataba de mucho menos tiempo de lo que le llevó a EE.UU. —también como ejemplo vale— prever la operación Urgent Fury, para la ocupación de la pequeña isla de Granada, en 1983.

Ese 2 de abril, las Islas fueron tomadas por buzos tácticos y la Infantería de Marina de la ARA. El día anterior se había pospuesto para el día 2, dadas las pésimas condiciones del mar. En la acción, murió el primer militar argentino caído en la guerra de Malvinas, el oficial de la ARA, capitán de corbeta IM Pedro Edgardo Giachino, en oportunidad de acceder a la Casa de Gobierno, donde se hallaba el gobernador que, luego, sería reemplazado por el general Mario Benjamín Menéndez. Esto mismo sucedió a finales de 1833, cuando fue despojado el gobernador argentino Luis Vernet, al ser las Islas despojadas de la soberanía argentina por el Imperio Británico.

---

89 Woodward Sandy, op. cit. pp xi.

Merece destacarse que Giachino actuó de manera insólita ante los infantes de marina británicos que custodiaban la residencia del gobernador Hunt fuertemente armados. Probablemente, sea uno de los únicos casos de la historia militar en cumplir la desconcertante limitación de no herir ni producir bajas al enemigo.



25. El gobernador Rex Hunt, el 2 de abril de 1982 en ocasión de la rendición a los efectivos argentinos. Obsérvese la sonrisa triunfal de su rostro: el complot había funcionado perfectamente.

### **Previsiones para el despliegue británico**

La primera ministra, el Ministerio de Defensa, los miembros de su gabinete y la Junta de Jefes de Estado Mayor (JCOS) se reunieron en la segunda quincena de abril para seguir el desarrollo de la crisis desatada en las Islas Georgias del Sur y establecer cuestiones referidas a la Zona de Exclusión y a las Reglas de Empeñamiento (ROE, por sus siglas en inglés), que establecen en qué situación deben los medios propios utilizar sus armas contra el enemigo. Son directivas o limitaciones que necesita el nivel táctico en el campo de batalla para la utilización de sus armas y constituyen una rara simbiosis entre los niveles máximos y mínimos de una cadena de comandos, donde lo político delimita lo táctico. El combatiente las aplica para solucionar los problemas de su nivel, pero, a veces, la conducción superior busca solución a sus propios problemas políticos que suelen ser ajenos a lo que sucede en el frente, ya que no siempre tienen que ver con las contingencias del combate. De allí, la urgencia del Calte. Woodward de hundir un buque antes de que se alejara, y la sorpresa del capitán del Conqueror ante las órdenes que recibió.

En este caso, las ROE habían sido una permanente preocupación de la primera ministra y de la Junta mencionada, especialmente para tratar el establecimiento de la Zona de Exclusión y de las Reglas de Empeñamiento (ROE). Se trata de indicaciones de los gobiernos para el empleo de las armas en la guerra, en especial, la expresa autorización en atacar al portaaviones y a los submarinos argentinos fuera de dicha zona, únicos blancos autorizados a tal efecto. El ministro de Justicia había sido particularmente enfático al respecto, preocupado porque se respetaran las reglas de juego que podían significar no solo un cuestionamiento internacional al accionar de la Fuerza de Tareas, sino además el propio apoyo interno. A ello debía sumarse la recomendación de la ONU del “uso mínimo de la fuerza”.

Como anexo al documento mencionado, la JCOS trataron los siguientes temas:

22 abril: Coordinar el uso de la base de Ascensión para el despliegue de los bombarderos Vulcan (A emplearse a partir del 1 de mayo).

26 abril: Aviones Canberra de reconocimiento vendidos a Chile: coordinar su empleo con la autorización de Chile, con tripulaciones de la RAF. Ese mismo día, se resolvió modificar la Zona de Marítima (MEZ), establecer la Zona de Exclusión Total (TEZ), y fijar 48 h mínimas de preaviso público.

30 abril: la JCOS estableció las mencionadas reglas, se informó a la Cancillería de Suiza, responsable de las comunicaciones entre los dos beligerantes, para asegurarse que la República Argentina fuera notificada de ello. En ningún momento se mencionó que esta regla podía ser aplicada a otros buques fuera de la Zona de Exclusión Total (ZET), y así lo entendieron los mandos de la FT-79 de la República Argentina.

Cabe tomar nota que en el Documento PREM (*Prime Minister*) 19/646 (Top Secret UK eyes “B”) en el cual se transcriben las acciones previas necesarias que la Sra. Thatcher debía aprobar entre el 15 y el 22 de abril de 1982, al iniciarse el conflicto, se mencionan las siguientes:

- Coordinar con Brasil para que sus submarinos no salgan de las 200 NM de sus costas (de manera que cualquier submarino convencional en el área sería reconocido como argentino).
- Requerir la autorización de EE.UU. para utilizar su base de Wideawake en la Isla de Ascensión.
- Coordinar el empleo de los comandos SAS y SBS en las Islas.
- Emitir directivas para el empleo de los submarinos propios fuera de la Zona de Exclusión.
- Mencionar el plan argentino para el empleo de sus medios navales.
- Seleccionar lugares para establecer una cabecera de playa.
- Determinar blancos de ataque en las Islas.
- Tratar las disposiciones referidas a las Islas Sandwich del Sur.

## Las argucias estratégicas de la Armada Real

El Reino Unido emergió de la Segunda Guerra Mundial desprovista de su condición de potencia hegemónica, con un gran y costoso imperio colonial en vías de extinción. Londres protagonizó discusiones acerca del papel que debían jugar las armadas en un esquema moderno de defensa, en especial, la vigencia de los costosos portaaviones y sus flotas de apoyo ante sistemas de armas como el Trident D 5, misil balístico con cabeza nuclear lanzado desde submarinos, o bombarderos estratégicos como el viejo Vulcan B-2 (o el más reciente Tornado GR-1, también portadores de armamento atómico y misilístico).

Hacia 1980, el Almirantazgo trataba de justiciar los portaaviones *Hermes e Invincible* de la Armada Real, así como el *Illustrious* —que se hallaba en construcción— como plataformas de helicópteros antisubmarinos y de aviones de ataque de despegue vertical —como el Sea Harrier— en el nuevo rol antisubmarino que la OTAN había adjudicado al Reino Unido. En 1981, el secretario de defensa Nott, por encargo del Gobierno de la Sra. Thatcher, publicó su propio Libro Blanco, similar al de su antecesor Denis Healey en 1968, en el cual explicitaba que el rol antisubmarino podía ser realizado más económicamente por destructores y fragatas, poniendo además en tela de juicio la existencia de la fuerza anfibia de desembarco liderada por los buques de asalto HMS Fearless e Intrepid.

Para desmayo de la Armada de su Majestad, se iniciaron gestiones para desactivar, además de estos buques, la fuerza de portaaviones. El *Invincible* fue ofrecido a Australia, el *Hermes* fue destinado a chatarra o a venta de algún país de tercer orden, mientras se buscaba un cliente para el *Illustrious*. La primera nave en ser alcanzada por las reducciones era el *Endurance*, que iba a quedar fuera de servicio en septiembre de 1982.

Sin embargo, el alto mando naval británico, encabezado por el primer lord del Almirantazgo, Sir Henry Leach, tenía una opinión y una intención totalmente opuesta a esa perspectiva, aunque compartía un amargo sentimiento en esferas navales ante la amenaza de los políticos de desmantelar la Armada Real, ese «supremo emblema del Imperio». Y no era para menos: la pronta baja de los portaaviones de su inventario, la fuerza anfibia, nueve destructores y fragatas, así como reducir hasta 10 000 hombres efectivos, era conminar a la vieja Armada Imperial a una dimensión que no había conocido en muchísimo tiempo.

Ante esta perspectiva el contraalmirante Woodward expresó textualmente “Me resulta muy difícil describir cuán angustiados y contrariados todos nosotros nos sentíamos”<sup>90</sup>.

Lógicamente, al planear desactivar gran parte de la flota, la primera ministra, el FCO y el Ministerio de Defensa no gozaban de muchas simpatías en la Armada

---

90 Ibid, pág. 62.

Real. No obstante, el día para hacer valer sus históricos pergaminos imperiales —como antaño— había llegado.

## **LOS PODERES DE LA REPÚBLICA ANTE LA AGRESIÓN**

En 1982, la República Argentina respondió al acto de agresión producido por el Reino Unido tomando las Islas defensivamente antes de la anunciada amenaza del envío de la Fuerza de Tareas. A partir de 1983, asumió una actitud pusilánime de «vencida», que de manera alguna lo fue, pues el resultado de un conflicto armado está determinado por el logro de los objetivos políticos, lo cual no sucedió. El status de soberanía sigue siendo el mismo, corroborado por las resoluciones de la ONU. Hasta el día de hoy, esto no ha cambiado: las Islas son tan nuestras como lo eran en 1833.

### **Poder Ejecutivo**

PROPUESTA: El Gobierno de Alfonsín de 1983, por su parte, atribuyó toda la responsabilidad de lo sucedido a los Gobiernos de la FF.AA.

Mejor no señalar la actitud del Gobierno de Raúl Alfonsín, de 1983, de tratar de cargar la balanza en contra de los Gobiernos de la FF.AA., a las cuales desde el inicio de su gestión atribuyó toda la responsabilidad de lo sucedido.

¿Sobre la base de qué investigación? ¿Todo fue culpa del Gobierno del Proceso? Imaginamos que asumieron una preverdad parecida a la de los 30.000 desaparecidos. Sea. ¿Pero por qué iniciar la destrucción -presente y futura- de las FF.AA.? En todo caso, la Comisión Rattenbach determinó con ejemplar severidad los errores del Gobierno militar, uno por uno.

Sin embargo, las instituciones, después de varias décadas, siguen sufriendo las consecuencias de esas políticas. Los veteranos de 1982, se ganaron el reconocimiento de las naciones—incluyendo el del enemigo—porque combatieron y fueron derrotados dignamente y a un costo inusitado para el Reino Unido. Pero en su propio país, se pretende ignorar a los Veteranos de Guerra de Malvinas (VGM) y destruir a las FF.AA., que fue el propio objetivo británico posconflicto.

¿Puede decirse lo mismo del Reino Unido? Los que combatieron lo hicieron bien y respetando su juramento. ¿Qué opinar de los conductores británicos de ese entonces? Pese a la colosal diferencia de potenciales, estuvieron muy próximos a lo sucedido en 1806 y 1807.

Demás está decir que los Tratados de Madrid gestionados por el presidente Carlos Saúl Menem han respetado los derechos impuestos por el usurpante, no los propios. Piense el lector con qué calificativo merece valorarse esa conducta.

Asimismo, los que le sucedieron a Menem no hicieron mucho que digamos para merecer una conducta superadora o más digna, a pesar de que la República fue objeto de una conspiración de falsa bandera. Es hora de ponerse de pie y de reclamar por las verdades desconocidas hasta hoy.

## Poder Legislativo

El Senado de la Nación, Comisión de Relaciones Exteriores y Culto y de Defensa Nacional, en su Dictamen de Comisión (21 mayo 1966) de sesiones ordinarias, contestó un informe oficial a la Cámara de los Comunes del Reino Unido sobre el origen del Conflicto del Atlántico Sur, elaborado por la Comisión de Consejeros de la Corona bajo la presidencia de lord Franks, que fue presentado al Parlamento británico en enero de 1983.

En particular, la Comisión dejó aclaradas las inconsistencias y la falta de entidad de los cargos con que el Reino Unido procuró justificar su agresión, en particular sobre los siguientes temas:

1. Izamiento de la bandera argentina, cuestión que luego fue menospreciada por el propio Reino Unido, a la luz del Acuerdo de Comunicaciones de 1971.
2. Cambio de señales británicas, no mencionado luego de la comunicación del gobernador Hunt por el Reino Unido como indicio de conducta irregular por parte de los obreros, hecho que, por otra parte, no fue probado.
3. Presencia de Personal Militar, versión considerada falsa por no haber ningún militar en el contingente, bajo la sola acusación de que vestían «ropa al estilo militar», lo cual carecía de fundamento.
4. Tampoco fue probada la presencia de armas de fuego, desestimada luego por el propio Informe Franks (p.170).
5. Presencia de un buque militar argentino, en realidad de un transporte en operación comercial de la ARA, lo cual el Reino Unido conocía sobradamente desde hacía años, aprobado para el transporte del grupo de obreros por las autoridades británicas, que no insistieron más en el asunto.
6. Las Tarjetas Blancas, instituidas legalmente por el Acuerdo de Buenos Aires de 1971, que fueron utilizadas por más de una década por los argentinos que visitaban las Islas, de la cual el Reino Unido solo se quejó luego del desembarco del grupo en Puerto Leith (como si fuese muy sencillo atravesar cadenas montañosas, glaciares y bahías de agitadas aguas para satisfacer el requerimiento). El propio Informe Franks reconoce que el grupo estaba autorizado (en su párrafo 179). A ello hay que añadir el despacho del HMS Endurance, con la misión de desalojar al grupo.

Si la falsa bandera y la consecuente agresión no estaban armadas específicamente para producir la reacción ya mencionada (invasión, violación de soberanía británica, etc.), hay alguien en el Reino Unido que no cumplió con su deber al haber omitido una investigación, como sí lo hizo la República Argentina con el Informe Rattenbach a fin de determinar cómo estos procedimientos esgrimidos por el Gobierno del Reino Unido no especificaron la respuesta al porqué dos naciones fueron impelidas a una guerra realmente inaudita en el concierto de los Estados civilizados<sup>91</sup>.

---

91 Ello ha sido la motivación de esta investigación, señalada en su título.



Solo este pronunciamiento del Senado, firmado por el senador Alfredo Avelín, debió dar origen a otras gestiones posibles, tal como lo hizo el Poder Judicial de la Nación, merced a la Causa 59, instruida por el fiscal Luis Moreno Ocampo, en 1988.

## Poder Judicial

La calificación de «agresor» es muy especial en la consideración de los conflictos armados por parte de la ONU (la Resolución 502 no se expidió al respecto).

El artículo 1 de la ONU señala que “agresor” es aquel en ser el primero en hacer uso de la fuerza; o amenazar con hacer uso de ella. En ambos casos, el Reino Unido fue quien utilizó estos recursos: la “amenaza” declarada por el parlamento británico de enviar “una gran Armada al Atlántico Sur”, así como la información propagada por la cartera de Defensa del envío del submarino nuclear HMS Superb —ambos casos ampliamente declarados por los medios del Reino Unido— fueron los hechos que obligaron al Comité Militar a tomar las Islas antes de la llegada de los buques enemigos al archipiélago. En cuanto al “uso de la fuerza”, fue el Reino Unido el que resolvió enviar un buque de guerra armado (el HMS Endurance) a expulsar a los obreros de Davidoff de las Islas Georgias.

Asimismo, merece mencionarse que el primero en hacer uso efectivo de las armas fue un bombardero *Vulcan*, el 1 de mayo a las 4.40 h de la madrugada, seguido por ataques de aviones Harriers y Sea Harriers a los puestos argentinos en la zona del aeropuerto de Stanley y a una base de la FAA en Darwin, lugares donde se produjeron las primeras víctimas fatales. Recién en esa oportunidad, la República Argentina hizo uso defensivo de la fuerza, al atacar una escuadrilla de aviones M-V a la flotilla que hacía fuego naval sobre el aeropuerto. Esto es lo que indican los hechos. La acción de la propaganda británica cambió completamente esta realidad dado que calificó el acto de los trabajadores argentinos en Puerto Leith como de «invasión» al territorio soberano británico.

Recién en 1988 se tuvo mayor certeza del acto en la Corte Internacional de Justicia de la Haya, al juzgar este hecho, formalizado en la Causa 59, que se transcribe textualmente a continuación.

### RESPONSABILIDADES POLÍTICAS Y ESTRATÉGICO-MILITARES EN EL CONFLICTO BÉLICO DEL ATLÁNTICO SUR, 26 de julio de 1988.

“La Fiscalía, de todos modos, acepta expresamente que la conquista de MALVINAS fue un acto de legítima defensa, eso aquí no se discute, ni en ningún foro internacional se condenó a la Argentina como agresora, menos la Fiscalía estaría dispuesta a decir esto”.

“Por el contrario, la Fiscalía COINCIDE CON LAS DEFENSAS EN QUE FUE UN ACTO DE LEGÍTIMA DEFENSA, el punto no está en conflicto y por eso mismo creemos que el tema no debe ser objeto de atención en esta causa”.

“Por eso, para terminar, queremos ratificar que aquí no se analiza la oportunidad, la decisión, ni la justificación desde el punto de vista del Derecho Internacional, se analizan las decisiones estratégico-militares y la forma en que condujeron las operaciones”.

Por otra parte, la Cámara Federal, integrada por los Dres. HORACIO CATTANI, WAGNER GUSTAVO MITCHELL, JUAN PEDRO CORTELEZZI y FERNANDO ARCHIMBAL, expresó lo siguiente en los fundamentos del fallo dado a conocer el 31 de octubre de 1988:

“De acuerdo con sus afirmaciones, la base de este enfoque debe necesariamente hallarse en la decisión, adoptada por la Junta Militar, de ocupar las Islas Malvinas, a consecuencia de la NECESIDAD DE REACCIONAR frente a una añeja, pertinaz y ULTIMAMENTE INTOLERABLE ofensa a la soberanía argentina, circunstancias estas que, a modo de abanico, fueron concentrándose hasta CONFORMAR UNA AGRESION que no solo justificaba sino que imponía una oportuna DEFENSA en aras de proteger los supremos intereses de la Nación”.

La fiscalía estaba en lo cierto. No se trató de una «loca aventura» ni de nada parecido a ello, aunque sí lo fue el resultado que obtuvo el Comité Militar, producto de desconocer la conspiración urdida por el verdadero enemigo. Lamentablemente, nadie pareció enterarse del valiente comunicado.

Como sabemos, el incidente se originó cuando el personal civil argentino desembarcó en la Isla San Pedro y no se cumplieron los requisitos (arbitrarios) de inmigración exigidos por las autoridades británicas locales (el BAS y el gobernador de las Islas), pese a que la empresa estaba amparada por un contrato comercial, autorizado y legalizado por el Gobierno británico, en virtud del Acuerdo de Comunicaciones de 1968-71<sup>92</sup>. Sin embargo, nada de eso se mencionó en la resolución 502 de la ONU y el calificativo de «invasión» fue divulgado *urbi et orbi* por los medios británicos, lo cual se propagó al resto de nuestro país y a la comunidad internacional, pese al mutismo de la República Argentina. Se trata de un porqué cuya respuesta el autor prefiere no brindar ni elaborar conjeturas al respecto.

Ninguno de estos actos, en forma aislada o conjunta, hubiese tenido entidad suficiente para llevar a dos países civilizados al enfrentamiento bélico. Pero los hechos, al ser premeditadamente urdidos y magnificados, produjeron el desencadenamiento de la guerra. Ello se debió a una confabulación para provocar —como pretexto y a partir de una exagerada reacción británica a un acto que había sido autorizado— lo cual precipitó la mala decisión de una Junta Militar en crisis, para tratar de recuperar las Islas Malvinas. La falsa bandera cumplió así su cometido.

---

92 Informe Rattenbach; op. cit. pár. 272.

Estos hechos permiten asumir —como se explicó— que el contrato de Davidoff, concebido como un acto comercial y legal de orden privado, fue estimado como un antecedente favorable por la diplomacia de la República Argentina (una actividad comercial en la Isla). En cambio, el Lobby Falkland lo utilizó para satisfacer intereses políticos sectoriales de una empresa multinacional (Coalite) y para organizar una operación de falsa bandera. Adicionalmente, recién en 1988, se tuvo mayor certeza sobre el acto defensivo de la toma de Puerto Stanley, ante un pronunciamiento del fiscal de cámara Luis Moreno Ocampo<sup>93</sup> al juzgar este hecho, formalizado en la Causa 59.

## RECAPITULACIÓN

En Gran Bretaña, luego de largos interludios y posiciones disímiles, estudios ulteriores al conflicto han permitido establecer la actitud de dos instituciones vitales en una guerra: la Foreign Office, por una parte, con un proceder mesurado y negociador y, por otra, un grupo de interés conformado por el Ministerio de Defensa, la Falkland Islands Company, el Lobby Falkland, el British Antarctic Survey, y —fundamentalmente— la Armada Real.

Estas instituciones, sabedoras de la llegada del Buen Suceso a la Isla San Pedro, prepararon con mucha anticipación una *mise en escéne*, manipularon los medios de difusión británicos, magnificaron el incidente en el Parlamento y lograron una reacción desmesurada que arrastró al Gobierno británico a la agresión violenta. El gobernador de las Islas Malvinas, Rex Hunt, y, en menor medida, el director del BAS, Richard Law, se hallaban identificados con estos grupos de presión que antepusieron sus intereses por encima de sus responsabilidades gubernamentales, totalmente ajenas a sus funciones. Por tal motivo, son perjuros al juramento a la Corona.

El autor británico Lawrence Freedman en *Signals of War*<sup>94</sup> bajo el título “Conclusiones” (pág. 127), expresa:

La Guerra del Atlántico Sur acaeció porque la Junta argentina había estado considerando una acción militar. Si los planes no hubiesen estado tan adelantados en marzo de 1982, la intervención no hubiese sido posible.

Esto es falso. Sir Lawrence luego fue contratado por la Corona para preparar el Informe Frank. La guerra acaeció por intereses sectoriales británicos, y si no se hubiese dispuesto desvalijar a la Armada Real, no hubiese habido guerra. Además, los planes que menciona fueron improvisadamente concebidos ante la crisis originada por la conspiración de falsa bandera encabezada por la Armada Real y la FIC.

---

93 Luis Moreno Ocampo, célebre abogado argentino, fue el primer Fiscal Jefe de la Corte Penal Internacional de La Haya, donde su principal labor fue seguir los reportes de crímenes contra la humanidad. Fue aceptado como profesor asociado en derecho penal en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires. Ha sido también profesor visitante en las universidades de Stanford y Harvard. Intervino en el juicio a las autoridades del Proceso de Organización Nacional.

94 Lawrence Freedman and Virginia Gamba Stonehouse; *Signal of War*, Princeton University Press, 1982.

Lawrence Freedman asume un pensamiento erróneo con una simpleza excesiva, ya que los planes no se hubiesen concebido de haber existido una sincera voluntad negociadora nacional en el Reino Unido y en sus instituciones; esto es, la Armada Real, las bancadas de los dos partidos políticos en el Parlamento y los intereses de los isleños. Las guerras, como los accidentes, no son efectos de una sola causa sino el producto final de un eslabonamiento de hechos y circunstancias, incidentales o premeditados (como en este caso) que comenzaron en 1833 con la toma británica de Puerto Soledad por la fuerza y continuaron con reclamos argentinos ignorados por Gran Bretaña durante 149 años, hasta ese entonces.

Estos hechos se precipitaron por una circunstancia exógena principal: el desmantelamiento de la Armada Real. Se sumaron a ello los intereses del Partido Conservador y los de la primera ministra, a partir del 31 de marzo de 1982.

Coadyuvaron a conformar la situación deseada por los británicos —aunque tal vez hubiesen instrumentado otro motivo— la partida no autorizada por el Gobierno argentino del Buen Suceso con los hombres de Davidoff. Ello permitió el accionar de grupos de presión británicos con los mencionados intereses sectoriales, quienes conformaron una «asociación ilícita», a partir de 1981, que denominamos «la conspiración». Contaron con el apoyo del sector conservador del Parlamento, del almirante sir Henry Leach, máxima autoridad militar del Reino Unido, y del sector que dependía directamente del Estado Mayor Conjunto; mientras la prensa sensacionalista estaba claramente dirigida hacía su negocio.

Respecto del Grupo Alfa, tal vez no era prudente disponer su envío en ese momento, ya que podía constituirse en una excusa para la reacción británica en el caso de que Davidoff no hubiese podido solucionar el problema del transporte de su equipo a Puerto Leith. No obstante, la tarea ulterior del Grupo de defender a los obreros argentinos justificaba su envío.

Las circunstancias indican que la Armada Real y el Lobby Falkland planificaron subrepticamente el control de los sucesos y la operación de falsa bandera, lo cual condujo a ambos Gobiernos a un callejón sin salida en las negociaciones y a la situación de crisis, que se produjo entre el 24 y el 31 de marzo de 1982 en Puerto Leith.

La prensa británica o quienes la controlaban produjo con su actitud sensacionalista un efecto catalizador, al magnificar el incidente en forma desmedida, tanto al calificar los hechos en su debida dimensión, como en la importancia otorgada a su referencia.

Esto constituyó el factótum de la guerra, originado en la magnificación deliberada del incidente de Puerto Leith, mediante una confabulación urdida por la Armada Real, la FIC y el gobernador de las Islas, traicionando sus lealtades y funciones específicas. Sus principales ejecutores responsables fueron los siguientes:

- El Gobierno británico, presidido por la primera ministra Margaret Thatcher, quien, en lugar de aplicar con firmeza las políticas por ella propuestas y ya aprobadas por el Parlamento, cuando vio su cargo en peligro, prefirió dejar de apoyar la tarea ordenada al FCO (que cumplía con este deber lealmente) y abandonar a lord Carrington indefenso ante el Parlamento para aceptarle luego su renuncia como Ministro de Relaciones Exteriores. Este fue un típico y reconocido caso de «chivo expiatorio» (así expresado en el texto de la renuncia por el propio lord Carrington).

Dada su elevada responsabilidad e investidura, la primera ministra ignoró sus obligaciones políticas; dejó sin sustento al titular del FCO; se sumó a la conspiración y mintió luego al Parlamento, al pueblo británico y a la comunidad internacional durante años, para ocultar la verdad histórica de su acuerdo con la operación de falsa bandera y proponer su reelección.

Al día siguiente de iniciada la guerra, el 2 de mayo de 1982, autorizó a la Armada Real a hundir al crucero argentino “General Belgrano” por razones políticas y violó las leyes de la guerra en el mar, al modificar las ROE para hundir el crucero argentino fuera de la Zona de Exclusión fijada por el propio Reino Unido, además del flagrante incumplimiento de no dar preaviso a la República Argentina, en una actitud reñida con las tradiciones británicas.

- El gobernador Rex Masterman Hunt, por haber faltado a sus obligaciones como gobernador y su injustificada animadversión contra la República Argentina y por haber manipulado el incidente de Puerto Leith para producir la operación de falsa bandera al mentir y exagerar su gravedad y esencia. Quebrantó protocolos de mensajes y pasó sobre la autoridad de sus superiores (embajador Williams y lord Carrington) para poder así advertir a los organismos complotados. Violó, además, procedimientos de comunicaciones confidenciales al informar a la prensa británica y global, con una difusión *ex profeso* que comprometió la delicada tarea del FCO, delatando su infidelidad e intereses ajenos a sus responsabilidades específicas. Traicionó así su responsabilidad de gobernador y su juramento a la Corona.
- La Armada Real logró su propósito de dejar sin efecto el desmantelamiento de la flota, dispuesto por las autoridades legítimas del Reino Unido, pero debió sufrir el hundimiento de numerosos buques y, lo que es enormemente más grave, la pérdida de la vida de muchos de sus hombres que creían que su sacrificio se hallaba justificado por la defensa de los sagrados intereses de la Corona y el honor nacional. Al final, lo que defendían eran la permanencia de los portaaviones y otros buques de la flota, los intereses económicos de la FIC y las aspiraciones políticas de la Sra. Thatcher (y de su partido) de permanecer en el cargo.

## LOS PRINCIPALES RESPONSABLES

Aun con la lista incompleta, surgen con claridad los siguientes funcionarios:

- Sir Henry Leach, primer lord del Almirantazgo, que en defensa de los intereses de la Armada Real —se antepuso a las políticas de su Gobierno— comprometió a sus hombres y a toda la Armada Real a una guerra que jamás podrá justificar ante la historia por la pérdida de sus marinos, soldados y buques: evitar la desprogramación ya dispuesta de una parte importante de la flota lo hace responsables *prima facie* de enormes bajas de personal y material. Esta causa también involucra al comandante en jefe de la Armada Real, sir John Fieldhouse.
- El abogado William Hunter Christie y el comodoro Brian Frow, los mentores de la UKFIC para proteger intereses de la UKFIC. Ello presupone violar la responsabilidad legal del directorio de la firma, en defensa de intereses de la empresa colonial, lo que afectó las políticas del Gobierno británico y configuró una asociación ilícita a tal efecto.
- El secretario de Defensa John Nott, quien se vio arrastrado por la conspiración de falsa bandera e ignoró las políticas ya aprobadas por su Gobierno. Se sumó a la conspiración y faltó a la verdad ante el Parlamento para favorecer esos designios.
- El contralmirante John Woodward, ajeno a la conspiración, debió ejercer su comando con limitaciones ajenas a la situación táctica. Resolvió informar el 25 de mayo de 1982 —ante las pérdidas que estaban sufriendo sus medios dependientes— que debían regresar, ya que consideraba excesivas e irracionales las pérdidas para recuperar unas islas ignotas. Con lo cual, recibió la lógica negativa de las autoridades de Londres<sup>95</sup>.

### El informe Franks

Respecto del Informe Franks, formado por una comisión de nobles y notables, fue instituido con el objeto de proteger —en lugar de investigar— las acciones del Gobierno británico, sin determinar los verdaderos generadores del conflicto. Es decir, con un propósito totalmente opuesto al asignado a la Comisión Rattenbach que debía determinar las responsabilidades políticas y estratégicas de la conducción argentina.

Más allá del resultado de la lid, los responsables —entes oficiales y privados— obraron en protección de intereses sectoriales que antepusieron a los de la Corona y a los del pueblo británico, para ocultar la trama que urdieron, cuestión no considerada por lord Franks.

---

<sup>95</sup> Incluso Rex Hunt fue premiado como “Sir”, y se lo considera como un símbolo del triunfo británico en la guerra. No sorprenderse: recordemos que el pirata Morgan fue premiado con tratamiento de *Sir* y almirante por la reina Victoria en Siglo xvii.

Ello incluye las falsedades en encubrir el verdadero motivo de la guerra, el oneroso gasto de reemplazar todo los buques y armamento perdidos en el combate, y las mentiras al Parlamento, a la opinión pública mundial y a su propio pueblo, que debió pagar el costo la guerra con la sangre de sus soldados. Además, todos los responsables enumerados fueron galardonados, condecorados y recompensados por el sistema (incluidos títulos nobiliarios), y ninguno de ellos fue investigado por la justicia británica, excepto por el caso Clive Ponting, de un alto funcionario civil del Ministerio de Defensa, encargado de la desprogramación de la Armada Real, como veremos en un próximo módulo<sup>96</sup>.

## Errores de la conducción argentina

Una vez más, el desconocimiento de la verdadera situación (conspiración de falsa bandera) que impulsaba la motivación de Londres para producir el conflicto, llevó a que todas las acciones y reacciones que producía el Gobierno argentino no tuvieran éxito; en particular, por el efecto de una prensa dirigida. Se cometieron errores que imposibilitaban un triunfo sobre el Reino Unido (por aquello que quien desconoce quién es su enemigo, todos los disparos errarán el blanco), a saber:

- Suponer que el Reino Unido no arriesgaría sus fuerzas y soldados para recuperar el archipiélago y se avendría a solucionar el conflicto por vía de las negociaciones diplomáticas. Retiró a los efectivos al quinto día —día de la recuperación de las Islas— como se lo había planificado previamente y cuando aún era posible hacerlo.
- Haber creído que EE.UU. jugaría un papel cuanto menos neutral en las acciones bélicas. Ello fue puntualizado por la Comisión Rattenbach, que determinó las responsabilidades de la Junta Militar y del Canciller, todos ellos comprometidos por esta causa.
- Ciertos estamentos superiores de Cancillería y de la ARA pensaron en utilizar la operación comercial de desguace de las instalaciones balleneras en Puerto Leith como fundamento de la presencia física en las Islas Georgias, con la supuesta y loable tarea de sustentar o apuntalar futuros reclamos de soberanía.
- El Comité Militar, mientras estaban en curso las negociaciones para recuperar las Islas Malvinas, subordinó el propósito principal al hecho coyuntural secundario que finalizó en el incidente de Puerto Leith. Ello

---

<sup>96</sup> El término de referencia fijado a la Comisión Franks fue: “Examinar la forma en que el Gobierno justificó sus responsabilidades en relación con las Islas Malvinas y sus Dependencias en el período que condujo a la invasión argentina de las Islas Falkland el 2 de abril de 1982, teniendo en cuenta todos los factores relevantes de los años anteriores”. N del A: Resulta evidente que el accionar de la Armada Real y del *Lobby Falkland* eran factores relevantes y no debieron ser ignorados en un informe de esta naturaleza.

precipitó la decisión de recuperar las Islas Malvinas antes de la llegada de la fuerza de tareas enemiga, favoreciendo los designios de los grupos de presión británicos.

- Los factores motivadores fueron las legítimas aspiraciones del Gobierno y del pueblo argentino de recuperar las Islas, catalizadas por la idea-guía del presidente Galtieri y, principalmente, del almirante Anaya, tal vez no exentas de materializar el hecho protagónico de la recuperación de las Islas por el Proceso de Organización Nacional. Aunque la Comisión Rattenbach se esforzó en demostrarlo, no pudo hallar responsabilidades al respecto. Esto sin dejar de reconocer que se trata de una aspiración a la cual ningún gobierno o funcionario argentino puede sustraerse, dada la importancia histórica de recuperar los archipiélagos irredentos.

- Producido el incidente Georgias y al precipitarse la opción militar, los sucesos posteriores escaparon al control de la conducción política y diplomática argentina. Al optar por el poder militar con la intención de obligar a Gran Bretaña a negociar con seriedad—ignorando la conspiración encubierta— la Argentina se enfrentaba a una Nación experta en estos conflictos que, además, contaba con el apoyo de la OTAN, la CEE y en especial de EE.UU.<sup>97</sup>

## Consecuencias

Lo cierto es que el Pearl Harbor del Atlántico Sur había quedado consumado. Quienes lo planificaron, lo hicieron con alta eficacia, pero debieron pagarlo con aspectos morales que condenan a sus planificadores y a su conducción superior. No obstante, las consecuencias del manipuleo de los actos conflictivos suelen escapar a los controles de quienes los disponen: el incidente Georgias precipitó a la República Argentina y al Reino Unido a un enfrentamiento bélico cuando ambos Gobiernos buscaban una salida pacífica al diferendo, que tuvo como consecuencia enormes pérdidas humanas y materiales para ambos lados.

La responsabilidad de encarar el desembarco más importante, desde el día D en la Segunda Guerra Mundial, con toda la violencia de un cruento conflicto bélico, recae en el Reino Unido; en especial, por la mezquindad de sus propósitos, al margen de la ausencia de toda ética política de anteponer intereses subalternos a las vidas de los soldados británicos que combatieron, creyendo que lo hacían por un fin íntegro, cuestión que sí animaba a los soldados argentinos.

Las siguientes líneas han sido escritas para los isleños: La FIC indujo a vuestro Consejo Consultivo a cambiar «los intereses» por «los deseos» de la población, introduciendo un obstáculo a las negociaciones dispuestas por la Asamblea General de la ONU. Fueron desleales a las buenas intenciones de la República

---

97 Washington tampoco tuvo muchas opciones, ya que el Reino Unido era el único país miembro de la OTAN dispuesto a respaldar al pacto defensivo ante la URSS. Y no podía dudar, desde el punto de vista estratégico, respecto de lo que debía hacer.



Argentina de negociar de buena fe el futuro de las Islas. Violaron así los propósitos del acuerdo de 1968 y de la Declaración Conjunta de 1971, merced a la cual se construyó la pista y se instaló un servicio aéreo regular para romper el aislamiento histórico que sufrían, no resuelto por el Reino Unido en más de cien años de aislamiento.

La República Argentina nunca dejó de comprender esa situación; pero Uds. deben entender que el Reino Unido ha negado e impide hoy que líneas aéreas argentinas puedan operar en las Islas, entre otras numerosas actitudes oprobiosas para con los visitantes argentinos<sup>98</sup>. Los argentinos no iniciamos esta guerra. Más bien tengan cuidado con la FIC y los consejeros legislativos, ya que la historia nos indica que tanto ellos como los gobernadores de las Islas atienden los intereses de la gran empresa, no los vuestros.

El referéndum realizado en el 2013 respecto de si los kelpers desean seguir con el actual estado de cosa, tiene poco sentido lógico y ningún respaldo jurídico internacional. Como ciudadanos del Reino Unido, Uds. no tienen la prerrogativa a la autodeterminación, derecho que la ONU reconoce a los habitantes originarios de territorios en situaciones coloniales que desean ser independientes. Uds. prefieren seguir siendo británicos. Es como si le hubiésemos preguntados a los 44 millones de argentinos qué deseamos hacer con las Islas. Creo que lo racional hubiese sido que Londres realice el referéndum al pueblo del Reino Unido (que es a quienes debieron consultar) ya que gobiernan en su nombre y es a quienes deben dar cuenta. No crean en el artificio de designar el estado político de las Islas cuando afirman: “No somos una colonia del Reino Unido, sino un territorio de ultramar interno autogobernado”.

Se trata de algo que jamás podrá tener consenso internacional. Han obviado mencionar algo que no podrá ser omitido, refutado y borrado: el origen de la cuestión, el brutal e injustificado acto sucedido en 1833. Por lo tanto, debieran reemplazar la palabra “autogobernado” por la cierta y exacta de «usurpado».

Tarde o temprano deberán comprender que la solución es integrarse a la República Argentina, porque tal vez la Nación británica —según palabras de un oficial público británico— no tiene futuro ante la invasión oriental, como les está ocurriendo a otras naciones europeas a causa de la proximidad geográfica de una región asolada por interminables guerras y la migración consecuente de gente con una cosmovisión totalmente contraria a la nuestra.

Es un proceso irreversible, según sociólogos y políticos idóneos. ¿Llevará cien años? O, tal vez, sucederá mucho antes.

---

<sup>98</sup> Lo expresado, no sin sentido de subjetividad ante una ingratitud manifiesta: el autor integró las tripulaciones de LADE que durante muchos años permitieron a los isleños contar con un servicio aéreo para paliar su aislamiento.

Y el «califato» no es lo nuestro, estimados kelpers. ¿Imposible? El Reino Unido tiene alcaldes musulmanes en Londres, Birmingham, Leeds, Blackburn, Sheffield, Oxford, por mencionar solo a algunos.

## **ABSTRACT DE LAS NEGOCIACIONES DESDE 1960 HASTA 1982**

Es conveniente que, en las futuras negociaciones, se tengan presentes las constantes, mencionadas anteriormente, que el Reino Unido ha esgrimido cada vez que se buscó una salida lógica y honorable al conflicto.

En 1960, la ONU sancionó la Resolución 1514 (XV) que establecía las condiciones para conceder la independencia a los pueblos que vivían situaciones coloniales. En 1965, se sancionó la Resolución 2065 (XX) que se diferencia de la 1514 por reconocer explícitamente la disputa entre Londres y Buenos Aires, referida a la soberanía sobre las Islas.

En 1966, el secretario de Defensa hizo público que abogaba por una Armada sin portaaviones. El Almirantazgo replicó ante la amenaza de reducción de sus fuerzas, creando nuevas estrategias y empleos a la flota.

El 14 de agosto de 1968, se llegó a un principio de acuerdo que quedó plasmado en un documento secreto que se denominó “Memorando de Entendimiento sobre la cuestión de las Islas Malvinas”, cuyo párrafo cuarto establecía que se reconocería la soberanía de la República Argentina sobre las Islas.

El 11 de diciembre de 1968, la repercusión de la noticia, las presiones de la oposición y la prensa lograron que el Gobierno del Reino Unido, en ese entonces, abandonase la idea del concertado Memorando de Entendimiento con la República Argentina.

El 1 de julio de 1971, se reanudaron las tratativas y se firmó un acuerdo sobre comunicaciones que llevó el nombre de Declaración Conjunta de Buenos Aires, estableciendo las comunicaciones entre las Islas y la República Argentina. El resultado fue —por si lo olvidaron— una línea aérea argentina que unió por muchos años, las Islas con el Continente.

El 11 de junio de 1974, hubo una propuesta secreta de Londres al presidente Juan Domingo Perón —con mediación del embajador Ortiz de Rosas— respecto de las Malvinas: una administración compartida sobre las Islas.

El 13 de enero de 1976 sucedió el incidente entre el buque argentino ARA Almirante Storni y la nave científica británica RRS Shackleton. Como consecuencia de ello, se suspendieron las relaciones diplomáticas entre ambos países.

En 1977, el canciller británico David Owen informó a la Cámara de los Comunes que ambos Gobiernos habían convenido celebrar negociaciones sobre el futuro de las Islas, incluida la soberanía.

En 1979-80, cuando llegó la Sra. Thatcher al poder, anunció que “el Reino Unido debía terminar con las situaciones coloniales”, proponiendo una lista de

territorios entre los cuales se hallaban las Islas Malvinas. A su vez, el empresario Constantino Davidoff inició gestiones para contratar la extracción de material en desuso en las Islas Georgias.

En febrero de 1981, ambos cancilleres acordaron reanudar las relaciones diplomáticas e intercambiar embajadores. Las negociaciones fracasaron y Nicholas Ridley tuvo que renunciar.

El 22 de septiembre, el matutino *The Daily Telegraph* inició una campaña en contra de las negociaciones, cuando tomó conocimiento de que Davidoff debía iniciar su actividad en Puerto Leith, Islas Georgias del Sur, y afirmó con premeditada falsedad que “no se debía descontar una invasión de la República Argentina a las Islas [...]”.

En 1982, el gobernador Hunt alertó, arbitrariamente, que las Islas Malvinas “serían invadidas en los inmediatos próximos meses”. El 12 de marzo, Davidoff embarcó a su grupo de trabajo en el buque ARA Buen Suceso para iniciar la ejecución de su contrato, luego de tramitar los permisos ante la Embajada del Reino Unido en Buenos Aires.

El 19-20 de marzo de 1982, se inicia la conspiración para simular que los obreros habían desembarcado ilegalmente, y la República Argentina había «invadido» las Islas “Falkland” (en realidad era la Isla San Pedro del archipiélago de Georgias del Sur).

Puede observarse que, históricamente, cada vez que se pusieron en peligro los intereses de la Armada Británica y de la empresa colonial, las conclusiones resultaron obvias sobre quiénes son los verdaderos enemigos de las aspiraciones argentinas: la Armada Real, la FIC y el resultado de esta asociación ilícita: el UKFIC.

Los isleños, a partir de haber introducido el rebuscado concepto de sus «deseos», se han constituido en un factor importante para la puja interna entre laboristas y conservadores del Reino Unido. Según quién se halle en el poder, recibirá la crítica de «entregar» a los habitantes de las Islas.

## CONCLUSIONES

Al concluir la guerra de 1982, una ola de estupor e indignación se esparció a lo largo y ancho de la República para condenar a la Junta Militar. Ese sentimiento fue trasladado a las FF.AA. en general, y llevó, con lógica, al retorno de las prácticas constitucionales. Los cambios de gobiernos no eliminaron la persecución de las FF.AA. a las que sus enemigos internos (y externos) querían ver destruidas, y en ello coincidía con el *establishment*; en especial, con el Gobierno profundo en la *city* Londinense. Las bajas que el Reino Unido sufrió en la guerra fueron inadmisibles, ya que se trató del «paseo» más costoso de la historia de la humanidad; y la Armada más poderosas de su historia estuvo a punto de ser derrotada. Una versión no escrita de lo sucedido en Versalles, se relata a continuación<sup>99</sup>.

---

99 Enero de 1919, el pacto debió ser firmado por Alemania, cuando fue derrotada en la 1ª. Guerra Mundial.

Existe cierta similitud con Alemania luego de su derrota en la Segunda Guerra Mundial, dado que al ejército no se le permitía contar con más 100 000 hombres, a la Armada con 15 000, motivo por el cual se disolvió la Fuerza Aérea (la Luftwaffe). Se suprimió el servicio militar obligatorio y la capacidad industrial fue desmantelada, en especial la de defensa. Acá no hubo ningún pacto firmado, pero si Ud. encuentra alguna coincidencia ¿será por pura casualidad? Lo lamentable es que esa práctica continúa hasta el presente, o sea que tenemos una Nación sin sistema inmunológico. Y cuando no hay defensas, el cuerpo social de la República queda expuesto a cualquier plaga o infección; en especial, las endémicas, es decir, las pestes internas, a las que el *establishment* manipula con mucha astucia y efectividad.

En la actualidad, vale destacar el protagonismo que están tomando ciertos fundamentalismos de origen religioso, delictivo (como el narcotráfico, las mafias y el terrorismo) o de sectas que adhieren a creencias exacerbadas, alimentadas por el odio, la irracionalidad y la crueldad sin límites, herramientas todas ellas del Estado profundo. Se trata de una amenaza que pueden considerarse contrarias a la civilización por los fines que persiguen. Estos grupos suelen contar con la colaboración de ciertas potencias que los utilizan contra naciones que obstruyen sus designios de influencia o poder (P. ej.: el origen del Estado Islámico propiciado y equipado en sus comienzos por EE.UU., dirigidos sobre ciertas naciones del Magreb y Medio Oriente, o el inentendible pacto defensivo de la OTAN que destruye países como Libia, Jordania, Irak, etc.). Sin embargo, pueden atacar, en cualquier lugar del mundo, a naciones que consideren enemigas de sus propósitos<sup>100</sup>.

Nuestros Gobiernos, por consiguiente, deben haber sufrido fuertes presiones —explícitas o no— no divulgadas y, lamentablemente, se han extendido hasta la actualidad. Una Nación rica en materiales estratégicos (alimentos, agua, minerales, territorio, etc.) difícilmente estará en capacidad de defenderse en caso de agresión (dada su debilidad actual) ante presiones desde el exterior.

Lamentablemente, la frustración pos-Malvinas se hizo extensiva, lamentablemente, a la opinión pública merced a tácticas oficiales y no oficiales de «desmalvinización», impuestas por factores y presiones externas (e internas). El resultado ha ido en desmedro de nuestros derechos en los archipiélagos australes y del tratamiento justo por parte de las políticas nacionales respecto de una causa inalienable. Las Islas no han dejado de pertenecernos, fueron

---

100 Es además necesario tener presente que estas organizaciones configuran en los países, un ente que acaba de ser definido como «el Estado profundo», constituido por personas influyentes de los ámbitos gubernamentales, de la esfera de los organismos políticos (parlamentos, RR.EE.), de inteligencia, de los medios y del campo financiero (Banco Mundial, FMI), no electos por el sistema político. Con un gran poder, perduran en la burocracia de los gobiernos independientemente de los partidos políticos y de los resultados de los actos eleccionarios. Por extensión, podemos definir este tipo de organizaciones como «el Gobierno profundo», en tanto manejen mediante la Globalización entes internacionales como la ONU, el FMI, el Banco Mundial, etc., mientras que su estrategia final es la de la *gran majada* conducida por un pastor (ellos).

arrebataadas por el Imperio inglés y esto no puede modificarse. No obstante, no se ha logrado progreso alguno en el tratamiento justo del diferendo. Sin embargo, pueden atacar en cualquier lugar del mundo a Naciones que consideren que amenazan sus propósitos.

La Comisión Rattenbach determinó las responsabilidades políticas y estratégicas de los conductores de la Nación, antes de que sus actuaciones fueran pasadas a la Justicia Militar, por haber llevado a la República Argentina a una guerra que nunca podría haber ganado, dado su escaso poder relativo<sup>101</sup>. El próximo terreno debe ser la mesa pacífica de las negociaciones y una enérgica batalla ante el resto de las naciones. La verdad puede ser un arma formidable y la historia da prueba de ello.

Para llegar a este texto, ha sido necesaria mucha investigación y la no omisión de hechos registrados por la Comisión Rattenbach. Su labor se trasuntó en un informe de gran riqueza histórica y de una finalidad básica para el investigador: determinar los factores que condujeron al conflicto. Al disolverse el 1983, careció de los sucesos de posguerra, que deben hoy ser tenidos en cuenta. Corresponde al historiador analizar la información producida *a posteriori*, completar con nuevos elementos de juicio obtenidos y corroborar la ingeniosa operación británica de falsa bandera, la traición que sus ejecutores cometieron a la dignidad de sus tradiciones, a la lealtad a la Corona y haber mentido al Parlamento y, en especial, al pueblo británico.

Si hay alguien que considere que los sucesos de 1981-1982 aquí narrados son falsos o erróneos —sin objetar su derecho a ello— deben aclararlo y fundamentarlo. La idea del texto, como fue mencionado, no es juzgar, ni asignarse las responsabilidades de un tribunal o de un verdugo, sino llegar a una verdad negada por gran parte de los argentinos y del mundo, y protegerla. No debemos extender la justificación de la designación de “Pérfida Albión” al pueblo británico, que también sufrió el engaño de su poder político, manejado por el UKFIC y, en este caso, por la cúpula de la Armada Real.

Por algo, Sócrates acuñó la frase: “El grado supremo del saber, es conocer los porqués”. Los hechos aquí narrados no son producto de suposiciones ni emociones; se hallan objetivamente comprobados y justificados. El propósito ha sido extraer conclusiones para que la historia recoja esta real y triste experiencia, y ayudar a fortalecer nuestro espíritu, no a través de fábulas, engaños o ideologías mal fundamentadas.

Una forma de lograrlo es cooperar con la verdad, no solo por nuestra sociedad, sino por el propio pueblo británico, que debe saber que sus soldados fueron conducidos a una guerra de la cual salieron vencedores, pero no por la virtud o por los valores de su conducción política; todo lo contrario.

---

101 No obstante, había decidido hacerlo (Declaración de los comandantes británicos, 25 de mayo de 2007).

El porqué del apelativo tiene sus razones. El Reino Unido fue uno de los más grandes imperios de la historia. Y aún lo es.

Veamos cómo opera este imperio. Ellos crearon el Estado de Arabia Saudita después de la Primera Guerra Mundial. La nueva Nación creció al amparo del Reino Unido, incluyendo la instauración de la familia reinante. El MI6, su servicio secreto, era especialista en el manejo de estas situaciones. El historiador Arnold J. Toynbe era, en realidad, un espía británico que organizaba movimientos contra los turcos aliados de los alemanes que dominaron la Península Arábiga hasta la mencionada guerra. Él organizó conflictos y manejos, como el de Lawrence de Arabia, para expulsar a los turcos de la Península.

En la India, Paquistán, Afganistán, Beluchistán, Emiratos y otros países de Asia Central y de Medio Oriente, se han encausado revoluciones y guerras estatales, religiosas y tribales. Y todo esto debe ser financiado, pero no por contribuyentes británicos. Arabia Saudita es el mayor financiador de estos movimientos. Esta ayuda se extiende a la fundación de decenas de miles de madrazas y mezquitas para expandir el wahabismo, una secta suní surgida de Arabia Saudita, no precisamente clemente con sus competidores. Instalar la sharia en el mundo es su objetivo. También, con el petróleo y la OPEP financian y se nutren del terrorismo internacional, para lograr sus propósitos. Y el terrorismo, además del aporte de los saudíes, dispone de una nueva fuente de recursos: el narcotráfico internacional.

¿Y qué tiene que ver los ingleses con todo esto? Casi todo. Ellos crearon el primer banco para financiar la “Guerra del Opio” y crearon, en 1865, el primer banco para financiar al Imperio, la Compañía Británica de las Indias Orientales, cuyo financiamiento se ejercía mediante la *Hong Kong and Shanghai Banking Corporation* (HSBC), sus clientes. Calma, eso era antes... En 1865, en el Lejano Oriente.

En Medio Oriente, fundaron el BCCI (Banco Internacional de Crédito y Comercio), atendiendo los intereses del banco y de los organismos de inteligencia de Estados Unidos, Pakistán e Israel. Sus operaciones menos encubiertas eran el blanqueo de dinero por miles de millones de dólares. Una comisión del Senado de Estados Unidos, en 2012, investigó sus operaciones ocultas, llegando a sorprendentes conclusiones.

Y esto no es imaginación del autor. Estos datos pueden obtenerse de Internet o de artículos de fondo del *The New York Times*, *Washington Post*, *USA Today*, *Executive Intelligence Review*, etcétera. Después de Wikileaks, el mundo globalizado también lo está ante la explosión de las comunicaciones globales. Y el islam, con sus sueños de expansión mundial, su petróleo y su fundamentalismo, son medios e instrumentos que necesita Estado profundo para simplificarles el control del futuro mundo unificado al que aspiran dominar, mediante una materia prima terminal y esencial para los imperios: el poder del dinero. Aunque le cueste a la humanidad la mitad de su población o, según otras estimaciones, las dos terceras partes.

Decenas de esas organizaciones operan con el consentimiento del Reino Unido y tienen una fachada legal de fundaciones u ONGs con facilidades para financiar legalmente la educación y otras actividades *non sanctas*, como el terrorismo y el narco tráfico. Están conectas con los miles de nuevas mezquitas construidas en “terrenos ocupados” de Occidente, las que no solo facilitan el ejercicio de la religión musulmana a las cada vez más numerosas comunidades mahometanas de Europa Occidental, sino también facilitan el servicio de reclutar aspirantes para los movimientos subversivos o terroristas, con jóvenes europeos nativos y musulmanes, según los últimos atentados en varias naciones europeas.

Debo disculparme con el lector por haberme salido del tema específico del trabajo, pero todo tiene que ver con todo. Los políticos o estrategas que lo ignoran debieran buscarse otra ocupación.

Londres es asiento del terrorismo; así ha sido denunciado por una comisión del Senado de Estados Unidos y publicado por el diario *USA Today* y otros medios. Al respecto, un célebre comentarista y escritor, expresó:

El Reino Unido no sólo es el epicentro y hogar de decenas de las organizaciones terroristas internacionales más sangrientas, sino que los terroristas afincados en Inglaterra operan amparados por el Gobierno y por la Corona británica.<sup>102</sup>

En este caso, los argentinos debemos entender que el enemigo que nos hemos ganado en 1982 no es para despreciar, porque cuenta con todos los medios lícitos e ilícitos para destruirnos (suerte que perdimos...). No obstante, lo está haciendo ya, metódica y lentamente, para que no reincidamos. Tienen una estrategia sin tiempo. El desastre producido a la flota real en el “paseo miliar” de las *Falkland*, en 1982, resulta ignominioso para el orgullo británico, y no es para menos. Estamos pagando por ello, y ese debe ser nuestro impertinente y modesto orgullo.

El único museo del arte militar es el gran libro de la historia. Debemos conocerlo e interiorizarnos para no volver a caer en las mismas trampas, omisiones y errores, ya sea en homenaje a los soldados argentinos y británicos que combatieron y murieron en una guerra inaudita, como por sus familias. Solo así su sacrificio, de vencedores o perdedores, no habrá sido en vano.

¡Las Islas son argentinas y que en ello nos guarde Dios!

---

102 DREYFUS, Robert. *How operation Pavlov works. Executive Intelligence Review*, Volumen 6, p. 31. La operación Pavlov, denominada “Ajax” fue un golpe en Estado en Irán en 1953, un ejemplo de intervencionismo del Reino Unido y EE.UU.



26. Óleo del pintor español Francisco Fortuny (1867-1942) <sup>103</sup>

---

103 Interpretación alegórica de las invasiones inglesas llevadas, en la realidad, por la escuadrilla «Torno» que será descrita más adelante.





# MÓDULO 3

## RÉQUIEM PARA DOS BUQUES CAPITALES EN LA GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR



27. Destructor 42 HMS *Sheffield*.

### **PRIMER EVENTO: HUNDIMIENTO DE UN DESTRUCTOR BRITÁNICO D-42**

“La verdadera excelsitud del conocimiento es conocer los porqués.”

Sócrates

### **INTRODUCCIÓN**

El presente módulo tiene por objeto desarrollar —en detalle y aún a riesgo de reiteración, para facilitar la comprensión del lector— lo sucedido entre el 1 y el 4 de mayo de 1982. Estos días determinantes de la Guerra signaron su desarrollo y ya han sido relatados en el módulo anterior. Esto surge de la necesidad de introducir nueva información para su análisis, producto de documentación clasificada que ha sido recientemente revelada.

Ni bien se inició, el 1.º de mayo de 1982, el conflicto bélico entre la República Argentina y el Reino Unido, por la recuperación de las Islas Malvinas, se produjo

un hecho de orden táctico pero decisivo que influiría insospechadamente en la suerte de las operaciones que enfrentaron a ambas naciones.

Esta circunstancia deberá ser atendida tarde o temprano, tanto por nuestra historia como por la comunidad internacional y, en especial, por nuestra política exterior, dada la influencia intrínseca que debería tener en las relaciones diplomáticas de ambas Naciones, analizada a la luz de estas revelaciones. Y esta tarea es axiomática e incontrovertible: allí murieron injustamente 643 marinos y soldados argentinos.

### **Detalles del ataque**

Ese 1.º de mayo, temprano de madrugada, se produjo el bombardeo de un Vulcan de la RAF sobre la pista del aeropuerto Stanley (luego, Puerto Argentino), seguido de un ataque con aviones Harrier y Sea Harrier en las instalaciones ocupadas por unidades propias. La flota no debía regresar sin combatir. Los argentinos parecían una presa fácil y los británicos debían justificar, con acciones violentas, el envío de la Fuerza de Tareas. Luego, fue el Reino Unido quien ocasionó las primeras bajas en combate, no los argentinos. Los británicos tal vez creían que, con esa exhibición de fuerza, el gobernador Menéndez sería invitado a tomar el té en el portaaviones Hermes para firmar el cese al fuego.

Pero, al mediodía, una flotilla de tres buques de la Fuerza de Tareas se acercó a la península de Freycinet, en donde se encontraba el aeropuerto y las unidades argentinas, y comenzó a hacer fuego naval sobre el lugar. La FAA dispuso enviar una escuadrilla en defensa de las posiciones propias, ante el bombardeo al que eran sometidas en una guerra no declarada.

Se trataba de tres aviones M-V Dagger, que atacaron a los buques enemigos y lograron su pronta retirada. Así, se iniciaba la actividad bélica de la Fuerza Aérea Argentina. Esta operación no había sido coordinada con el Comando de Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (CTOAS), un organismo conjunto y organizado sobre la base de efectivos mayoritariamente de la Armada y unidades del Ejército, pero no de la Fuerza Aérea<sup>104</sup>. Su comandante en jefe, brigadier general Lami Dozo, decidió crear un comando específico (no conjunto), recurso que le otorgaba la Ley, denominado Comando Aéreo Estratégico, que podría operar independientemente y del cual dependería la Fuerza Aérea Sur (FAS), con los medios aéreos de combate de la Fuerza. Poco después, sobrevino el ataque de los Dagger, que produjo graves averías a una nave británica de capital importancia: un destructor D-42 de la Fuerza de Tareas.

---

104 La reacción británica al desembarco de Davidoff tomó por sorpresa a la Junta Militar, que debió organizar a las Fuerzas Armadas de forma precipitada. Esto no disculpó a los comandantes ante la Comisión Rattenbach que los responsabilizó por tratarse de una obligación primigenia. Téngase presente que la operación recién fue considerada «conjunta» el 30 de marzo, por resolución del Comité Militar. Es decir, el ataque de los «tornos» tomó por sorpresa a propios y a extraños.

Al día siguiente de finalizado el combate del 1.º de mayo, el submarino *HMS Conqueror* hundió al crucero “General Belgrano”, cuando este se hallaba fuera de la ZET<sup>105</sup>, fijada por el Reino Unido el 30 de abril y, luego, modificada apresuradamente el 2 de mayo, para permitir el ataque al crucero argentino. Esto sucedía mientras los buques de la Fuerza de Tareas de la Armada Argentina (FT-79) se replegaban hacia el oeste. La Fuerza de Tareas hacía lo propio, pero alejándose con rumbo opuesto, hacia una zona fuera del alcance de las bases aéreas argentinas, un área marítima denominada TRALA (*Tug, Repair and Logistic Area* o Área Logística de Remolque y Reparaciones). Alejados, mar adentro, estarían a salvo del inesperado ataque de los cazabombarderos argentinos.

Luego del ataque de la escuadrilla de *Dagger*, los buques británicos se retiraron hacia el sudoeste; el mayor de ellos despedía densas humaredas. Estos hechos, y en particular la seguridad que dan numerosos testigos del ataque de la FAS, denuncian que se produjeron incendios seguidos de explosiones en el buque de mayor porte. Este ataque —más las consecuencias que produjo— no ha sido aclarado debidamente por las autoridades británicas. Antes bien, han procurado desvirtuar sucesos reales que merecen un quehacer indispensable para los investigadores. En especial, el silencio del Reino Unido y de la Armada Real, al tratar de ocultar lo sucedido ese día. Particularmente, cuáles debieron ser las razones que indujeron a imponer un acta de secreto militar a las acciones bélicas de los primeros días de la guerra —en principio de 30 años de duración— y luego otra pero, esta vez, por tiempo indeterminado. Este trabajo intenta aportar los elementos de juicio necesarios para establecer las causas, con la información disponible hasta el día de hoy.

Tengamos presente que la información oficial del Reino Unido negó cualquier hecho o baja de sus medios el 1.º de mayo y aseguró que ninguna nave ni avión habían sido alcanzados ese día, lo cual era falso. Además del destructor incendiado, un avión *Sea Harrier* había sido abatido en la base de la Fuerza Aérea Argentina, en Darwin, y había fallecido su piloto, John Taylor.

Los hechos extraños no concluyeron en el Reino Unido, ni en esos días ni en los años ulteriores con las comisiones investigadoras. El 15 de octubre de 2017, en el matutino *The Guardian* (sí, 35 años más tarde), el Ministerio de Defensa británico (MoD) explicaba, respecto del ataque al destructor *Sheffield*, que se había producido el día 4 de mayo, como consecuencia de un ataque con misiles *Exocet*, lanzados por aviones argentinos *Super Étendard*, y que el misil había explotado. La primera observación que se hizo de estos hechos ocurridos en 1982 era que el impacto en la banda de estribor no era propio de la detonación del misil *Exocet*, que produce un daño mucho mayor que el revelado en las fotografías del destructor poco después del impacto. Explicaron, luego, que el daño menor se debía a que la carga explosiva del misil no había detonado, sino que los daños

---

105 En ningún momento penetró en dicha zona.

fueron producidos por el incendio del combustible remanente del misil. Esta nueva versión oficial del MoD, décadas más tarde, ha confirmado que el impacto del Exocet había explotado, lo cual resulta sorprendente, incluso insólito, que a 35 años del hecho se estableciese una versión «oficial» o «por decreto», como veremos luego, para ocultar la verdadera fecha del ataque al destructor.

Por ende, resulta mandatorio buscar respuestas y dejar asentados los elementos de juicio disponibles, ante aquello que no tiene una explicación lógica ni irrefutable (hechos no confirmados y ocultados por el enemigo). De este modo, se debe permitir que el dictamen de la historia aclare, algún día, las causas ciertas por las que el Reino Unido se haya visto obligado a hacer aclaraciones, décadas después, con dudosas versiones del impacto de un misil en uno de sus destructores, y de las causas que justifiquen el hundimiento del crucero General Belgrano, un acto perverso y reñido con las reglas de la guerra, que procura aportar información que no ha sido reconocida por el Reino Unido<sup>106</sup>.

El 1.º de mayo de 1982, los tres buques británicos mencionados —identificados como un destructor tipo 42 y dos fragatas tipo 21 (HMS Alacrity y Arrow)— fueron atacados por la escuadrilla Torno, de tres aviones M-V la FAS<sup>107</sup>. El destructor, según fuentes británicas, era el HMS Glamorgan, clase County, buque de mayor porte y tonelaje que los destructores D-42. Este informó que solo había sufrido averías leves y que permanecía operativo.

La escuadrilla había completado el descenso a 115 millas náuticas de Puerto Argentino y volaban al ras de las olas, para evitar ser detectados por los radares enemigos en busca de sus blancos: buques en la bahía, al norte de Puerto Argentino. Aproximándose por la costa norte del archipiélago, la escuadrilla pasó frente al Estrecho de San Carlos y continuó hacia su objetivo. La visibilidad era excelente (diez km); volaban bajo una delgada capa de nubes con 150 a 300 m de techo, y el mar se observaba calmo. Al llegar a Cabo Corrientes, viraron a su derecha y pusieron rumbo sur, pero nada hallaron en el lugar fijado. Normalmente, lo que debían hacer era regresar a su base, ya que habían cumplido con la tarea asignada.

No obstante y pese a su escaso combustible, la escuadrilla siguió con rumbo sur y circunvaló la isla Soledad por el este, pasó frente a Puerto Groussac, divisó el cabo San Felipe en la península de Freycinet y, un poco más allá, encontró su objetivo en el mar lindero: tres buques británicos que se hallaban en ese lugar y realizaban fuego naval sobre la pista de Puerto Argentino. Sin dudar, el jefe de escuadrilla, Capitán Norberto Dimeglio, ordenó a sus numerales preparar sus armas y enfiló hacia las naves británicas.

---

106 Freedman, Sir Lawrence. *Official History of the Falkland Campaign*, Cámara de los Comunes, Glasgow University Media Group, pp. 59-61; *Señales de Guerra*, pp. 282 y 452.

107 *Historia de la Fuerza Aérea Argentina*, Tomo 6, Volumen 1, Editor Dirección de Asuntos Históricos de la FAA, Buenos Aires, 1998, pp. 186-188.

Los tres «tornos» dejaron a un lado al helicóptero del buque reglador del tiro de la artillería naval, mientras parecían no haberse percatado de lo que estaba por suceder. Dimeglio asignó un blanco a cada uno de sus numerales: el buque que tenían al frente. No obstante, él decidió atacar al buque más grande, dado que había quedado mejor alineado en su corto vuelo de pocos segundos. Entraron atacando a los buques por popa; el guía y su numeral 2 arrojaron sus bombas sobre el destructor, mientras que el tercer numeral atacó una de las naves de menor porte con cañones. La reacción de los buques fue casi nula. ¡Habían tomado totalmente por sorpresa a los buques enemigos!<sup>108</sup>.

De los registros de la FAS y de numerosos observadores, se desprenden los detalles y resultados del ataque: la escuadrilla cumplía la Orden Fragmentaria 1105, al mando del capitán Dimeglio (con los numerales: teniente Gustavo Aguirre Fagget y primer teniente César Román). Su misión, como ya fue expresado, era atacar objetivos navales. Eran las 16:37 «Zulú», aproximadamente<sup>109</sup>. Desprevenidas, ninguna de las naves reaccionó a tiempo o, cuando lo hicieron, ya los “Dagger” 1 y 2 habían arrojado su mortífera carga: dos bombas cada uno<sup>110</sup>. Otro tanto sucedió con el n.º 3, que recibió una descarga de cañones, por lo que no pudo realizar su pasaje sobre la fragata y escapar sin novedad.

El primer ataque avión-buque pos Segunda Guerra Mundial estaba consumado. Los «tornos» emprendieron una veloz retirada, alertados por el Centro de Información y Control (CIC)<sup>111</sup> de que tenían una patrulla aérea de combate (PAC) de dos Sea Harrier a la cola, a 20 millas náuticas de distancia, que intentaban perseguirlos. La patrulla enemiga inició una persecución que se prolongaría por 80 millas náuticas. Faltos de combustible, los aviones británicos se retiraron y desaparecieron en dirección a su portaaviones, conscientes de que no podrían alcanzar a los M-V, dado que estos los superaban en velocidad... Y que habían llegado tarde para evitar el ataque.

La escuadrilla Torno, sin saberlo, había escrito una página en la historia de esta guerra: uno de los episodios más contundentes y letales del conflicto de 1982. Protagonizaron la primera acción avión-buque, la cual cambiaría totalmente no solo los manuales y tácticas de la guerra en el mar sino, además, los errores con que la Armada Real había evaluado el desarrollo del conflicto bélico. No se trataba de un «paseo» (*walk over*), como previamente lo habían llamado en el Gabinete de Guerra.

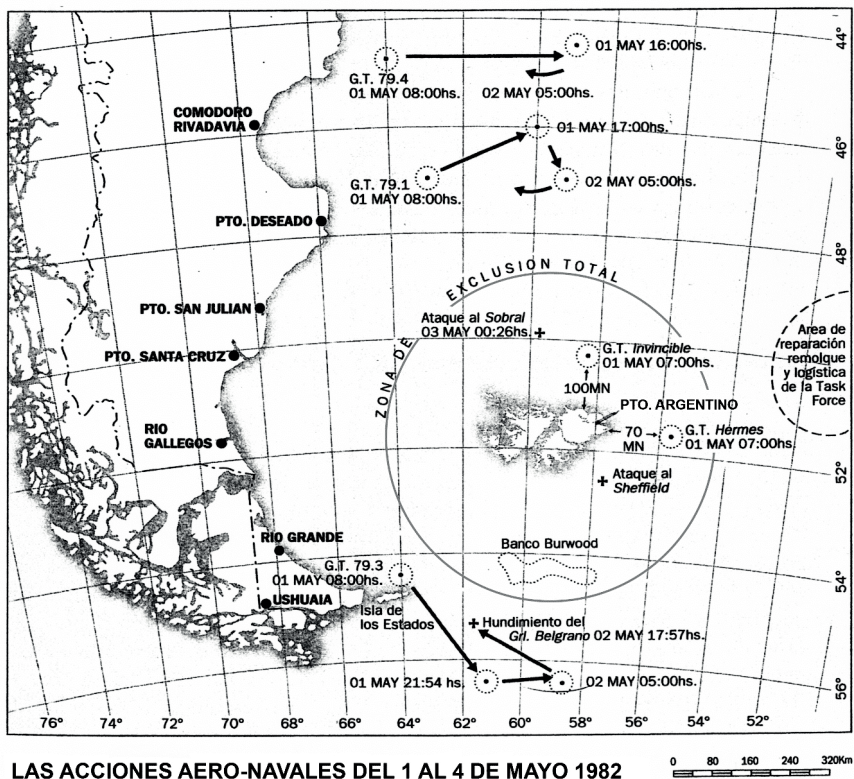
---

108 Debido a una omisión de su Inteligencia, los británicos creían que los cazabombarderos argentinos no tenían autonomía para alcanzar blancos sobre las Islas. Ignoraban que, gracias a los tanques externos de combustible, sí podían hacerlo.

109 La hora «Zulú» es la correspondiente al meridiano de Greenwich (tres horas más que la hora oficial argentina).

110 Tipo BRP, de cola frenada, de 250 kg de peso con espoletas *kappa*.

111 Radar terrestre Westinghouse TPS-43 y central de comunicaciones que permite conducir las operaciones aéreas.



28. Las acciones aéreo navales del 1 al 4 de mayo de 1982.

Corroborar los daños producidos al enemigo es un lujo que los atacantes rara vez pueden darse. Volar a un par de metros del mar a 900 o 1000 km/h no permite girar la cabeza para mirar y, menos aún, virar el avión para permitir la observación. El capitán Dimeglio no pudo asegurar que sus bombas habían dado en el blanco, dado que al n.º 2 no le fue posible confirmar los impactos. Tampoco el teniente Aguirre Fagget pudo corroborar su lanzamiento ya que, cuando las bombas frenadas hacen impacto, el avión lanzador ha sobrepasado su vertical y no es posible ver la explosión. Ambos «le entraron» a la nave de popa. El tercer avión que venía algo más atrás, al lanzarse sobre su blanco, alcanzó a divisar un gran hongo de agua en el lugar, pero no pudo interpretar de qué se trataba<sup>112</sup>. Pero su atención quedó atraída por el aviso de que eran perseguidos por aviones Sea Harrier enemigos. El destructor resultó con fuego a bordo y las fragatas con averías menores. Esto fue corroborado por los observadores en tierra firme.

112 Se trataba del derribo de un M-III de la FAS, por error de la artillería antiaérea propia.

Este hecho puso en alerta a la Fuerza de Tareas. Lo que parecía un desfile de la Armada Real se transformó dramáticamente. La sorpresa del ataque indicaba que la aviación con base en tierra podía llegar a la ZET, que estaba decidida a dar batalla y que se necesitaba recalcular todos los procedimientos tácticos, entre ellos, pedir más refuerzos y tratar de solucionar la carencia de una alarma temprana para detectar, con mayor anticipación, la presencia de aviones hostiles.

El resultado del ataque fue dos buques con averías leves y el destructor averiado de gran consideración. Luego del ataque, estas naves se retiraron mar adentro, hacia el sudeste. El destructor avanzaba lentamente y envuelto en una espesa humareda, hecho constatado claramente por cientos de observadores desde tierra firme y corroborado, más tarde, por diversas fuentes.

### **Testigos presenciales *in situ***

A diferencia de la mayoría de las acciones contra objetivos navales que se produjeron en alta mar, fueron numerosos los testigos presenciales del pasaje de la escuadrilla Torno, pues había unidades terrestres desplegadas en la costa cercana y, a merced de la buena visibilidad, pudieron constatar el ataque próximo a la costa. Este hecho fue velado, ya que la información oficial británica contradecía lo que atestiguaban los testimonios argentinos. Pese a ser numerosos los testigos presenciales del insólito ataque de la escuadrilla a los buques británicos, a continuación, ellos mismos han de detallar sus experiencias de combate.

El capitán Dimeglio, Jefe de la escuadrilla (primero en orden de pasaje) sentenció: “Atacamos en línea”<sup>113</sup>. Asigné los blancos a cada numeral, entré por la popa de uno de ellos, sin poder identificarlo. Lancé las dos bombas; no confirmé si dieron en el blanco pero creo que fueron las del segundo avión las que impactaron.”

El teniente Aguirre Fagget, numeral 2 (segundo en orden de pasaje): “Atacamos a una nave enfocándola por la popa. No vi los impactos del guía, pero tiré con cañones y lancé mis bombas, pasando en forma longitudinal sobre el buque. Mis bombas debieron haber penetrado por la cubierta, pero no pude confirmar el impacto”.

El primer teniente César F. Román, numeral 3 (tercero en orden de pasaje): “El numeral 2 cubrió cierto ángulo con sus cañones y le tiraron con todo. Una vez avistados los tres buques, me concentré en aproximarme al que estaba más cercano a la costa de las Islas. Lancé mis bombas y continúe al frente, pegado al agua. Al salir, vi una explosión muy grande. Luego los tres evacuamos por derecha y salimos en ascenso, efectuando el escape...”

El mayor Alberto A. Catalá (FAA), auxiliar de Estado Mayor, en el Comando Conjunto del General Menéndez, en Puerto Argentino: “Eran tres buques que,

---

113 Ataque en línea: los aviones no estaban formados uno detrás de otro, sino apareados y separados unos 100 m aproximadamente, por lo que no podían confirmar los impactos de sus bombas o las de los otros numerales.



a pesar de la distancia, podían apreciarse como uno de mayor tamaño, por la arboladura de sus antenas, y dos de menor porte. El buque que fue atacado tenía una gran antena cuadrada”.

El subteniente (Ejército Argentino) Eduardo Javier Tagle, observador adelantado de artillería en el puesto de comando del Regimiento Infantería 25, ubicado en el sector de playas lindero al aeropuerto y con visión directa de lo sucedido: “Alrededor de las 16:00 h, se aproximaron tres buques enemigos que iniciaron fuego naval sobre la pista. Unos minutos más tarde, tres aviones de caza argentinos atacaron a las naves, que se retiraron con una de ellas averiada de consideración y se divisaba claramente la humareda intensa y de grandes proporciones. También vi la explosión de un avión propio, creo, al caer en el mar. Cuando intentaba aterrizar en la pista y hacer la descarga de sus tanques suplementarios, sin tiempo para coordinar la maniobra, fue derribado por artillería antiaérea propia”.

El primer teniente (FAA) Eduardo A. González, observador de control aéreo adelantado en Cerro Zapador (Sapper Hill). Su testimonio es de gran importancia por la posición favorable del puesto de observación que cubría, con el teniente de navío (Infantería de Marina) Cionchi del Batallón de Infantería de Marina 5 (BIM 5). “Estábamos con el TN; Cionchi, en la posición, cuando observamos el ataque de los tres Dagger a los buques; aparentemente eran dos fragatas y un destructor. Se vio la línea de fuego trazada y, al salir los aviones, una de las naves desprendía mucho humo blanco... Se constató un resplandor por la noche en esa dirección, durante 45 minutos, como mínimo”.

El teniente de navío (ARA-IM) Rodolfo O. Cionchi observó el ataque junto con el primer teniente González: “Vimos perfectamente el ataque y la explosión ya que la posición elevada nos facilitaba la observación.” Cuando le preguntaron qué tipo de buque era el afectado, él dijo “era un destructor tipo 42”. “¿Está usted seguro?”, le consultaron. “¡Cómo no voy a estar seguro! Los puedo reconocer perfectamente, pues son iguales a los nuestros.” (ARA “Hércules” y “Santísima Trinidad”).

El primer teniente (FAA) Oscar H. Spath y el teniente (FAA) Jorge Reyes, batería antiaérea n.º 3: “Nuestra posición se hallaba en el aeropuerto con excelente visibilidad. La explosión correspondió al primer buque, atacado por los numerales 1 y 2. Luego del pasaje de los Dagger, se observó claramente al destructor cubierto de humo espeso que se alejaba navegando dificultosamente. Mientras las dos fragatas se alejaban a toda velocidad, una se acercó como para prestarle auxilio. El destructor dejaba una importante humareda, hasta que desapareció en el horizonte. El humo se acumulaba próximo a su vertical, dado que el viento era calmo”.

El mayor Hugo A. Maiorano (FAA), jefe de batería artillería antiaérea en el aeropuerto: “Vi la explosión en un buque, con humo negro al principio, y blanco después. Por la noche, se observaba un resplandor en esa dirección y un destello intenso a las 18:30 h, aproximadamente. Luego, el resplandor cesó”.

El capitán Pablo M. Carballo, jefe de la escuadrilla «Trueno», que cumplía otra misión con aviones A4-B: “Llegué desde el sur a la Península de Freycinet, cuando vi un buque totalmente cubierto de humo, por lo que era imposible identificarlo...”. Esta observación fue hecha poco después del ataque.

Los partes oficiales también reflejaron con claridad este hecho en la apreciación de inteligencia. Sobre el proceder enemigo se destaca “...el ataque de los Dagger de ese día y una comunicación interceptada que expresaba que «un destructor solicitaba apoyo al (portaaviones) *Invincible*»<sup>114</sup>”.

Pero, tal vez, el testimonio más importante de lo sucedido en el ataque a la flotilla británica esté dado por el puesto M-1 de la Red de Observadores del Aire (ROA)<sup>115</sup>, ubicado en el Monte Low, 6 km al norte de Puerto Argentino. Si bien se hallaba algo más alejado del lugar de los hechos, la elevación natural y el uso de anteojos de campaña les permitió a los observadores avistar no solo el ataque propiamente dicho, sino lo que sucedió en las horas posteriores, dado que la altura sobre el terreno les permitía ampliar el campo visual hacia el horizonte.

Su informe relata detalladamente cómo una de las naves comenzó luego del ataque a despedir una gran humareda y se alejó lentamente, mientras las dos restantes se retiraban con mayor rapidez, mar adentro<sup>116</sup>. Detalló que, entre las 18:30 y las 19:00 h, se escuchó el tronar lejano de explosiones y se vieron resplandores en ese sector del horizonte, y pensaron que podía tratarse de un combate naval (si bien no había buques argentinos en la zona). Más tarde, entre las 22:00 y las 23:00 h, escucharon ya más débilmente explosiones, con una luminosidad apenas visible, como pequeños relámpagos” [sic].

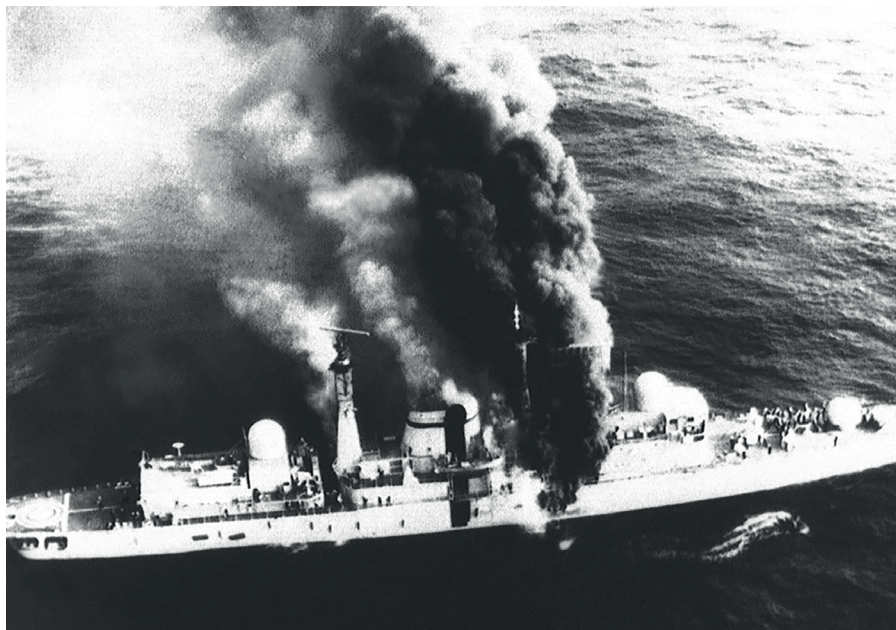
Aparentemente, los dos observadores del puesto de observación M-1 corroboraron que el buque seriamente averiado era el destructor, y que esto había sido manifestado por diferentes testimonios. Las observaciones del mayor (FAA) Maiorano corroboraron las explosiones en el buque, atribuibles no a fuego naval sino, más verosímilmente, al momento en que las llamas alcanzaron elementos combustibles y depósitos de munición o misiles del buque. Las fotografías tomadas por la Armada Real, poco después del ataque, muestran claramente tres focos de incendio alineados, uno principal de humareda oscura y dos menores de humo blanco que salía por la cubierta del destructor.

---

114 No se han hallado confirmaciones sobre este hecho.

115 ROA: red de observadores del aire, situados estratégicamente con equipos de radio para informar al CIC (Centro de Información y Control) la detección de elementos tácticos relevantes para la conducción de las operaciones.

116 Luego, una de ellas (HMS Arrow) regresó para asistir al destructor, que tenía su propulsión disminuida, para ayudarle a combatir el fuego.



29. HMS *Sheffield*, vista panorámica luego del ataque. Obsérvense los tres focos de incendio, alineados en su cubierta y el estado prácticamente calmo de la superficie del mar.

### **Partes oficiales argentinos**

Estas observaciones fueron documentadas por la Comisión Redactora que investigó los hechos, donde se estima que el de mayor tamaño era un destructor clase *Sheffield* (D-42 de 4350 t de desplazamiento y 125 m de eslora) y dos fragatas clase *Amazon* tipo F-21 (2500 t y 117 m de eslora); y un *Sea Harrier* derribado.

La acción fue mencionada, además, en los informes y partes oficiales del general Mario Benjamín Menéndez, gobernador y comandante militar de las Islas, y por el brigadier Luis Guillermo Castellano, comandante del componente aéreo “Malvinas”.

En el tomo mencionado de la *Historia de la Fuerza Aérea Argentina*, desarrollado por las comisiones redactoras que investigaron los hechos, en la página 199, se detallan las pérdidas de ese día, infligidas a la flota británica:

- Un destructor D-42, seriamente dañado;
- Dos fragatas F-21 clase *Amazon*, averiadas por disparos de cañones de los *Dagger*;
- Un *Sea Harrier* derribado y otro averiado.

## Los comunicados británicos

Ningún parte oficial denunció que un destructor de la Fuerza de Tareas había recibido averías de importancia<sup>117</sup>. Tampoco dio cuenta ningún parte oficial del resultado del ataque de la escuadrilla Torno. Al día siguiente, solo se mencionó el ataque aéreo sobre los buques, pero que no habían recibido «daños de consideración». Se dijo asimismo que se trataba de un ataque «poco coordinado». Estas falsedades se entienden como lógicas para no dar información táctica de pérdidas propias, pero no se entiende que hayan pasado décadas sin que clarificaran lo que ocurrió ese día. Es decir, hubo una cuestión no táctica para mantener en secreto lo que entonces sucedió.

A las 12:30 Zulú del 2 mayo de 1982, el Reino Unido oficialmente informó a los medios:

“Avanzada la tarde [del 1.º de mayo], elementos de la Fuerza de Tareas, situados dentro de la ZET, bombardearon el aeropuerto Stanley para reforzar los efectos del ataque [de ese día a la mañana] e impedir trabajos de reparación [por efecto del bombardeo de un avión Vulcan de la RAF]. Al atardecer, los argentinos montaron un ataque sobre la Fuerza de Tareas [referencia al ataque de la escuadrilla Torno]. Solo un buque fue dañado y en forma superficial. La fragata continúa realizando sus tareas operativas. La única baja fue el marinero Ian Britell, herido superficialmente y, por consiguiente, paciente ambulatorio. No tenemos informes de otros contactos a la fecha. En las últimas 24 horas, no hemos perdido aviones ni helicópteros.”

¡Magnífico! Supimos entonces que los británicos habían mentido desde el comienzo —y antes— de las acciones bélicas. Al analizar la falsedad, debimos preguntarnos ¿a quién querían engañar? Los nuestros no iban a borrar de sus retinas lo que habían observado numerosos testigos presenciales. Por lo tanto, el ardid estaba dirigido a los propios británicos: las malas noticias no eran noticias y el «paseo» no era tal.

Antes de proseguir, es menester alertar al lector de los esfuerzos por obtener, de fuentes británicas, confirmaciones acerca de los hechos aquí narrados por numerosos testigos, los que han sido negados en esferas oficiales. El propio contralmirante Woodward señaló, en 1996, en una carta personal al autor de estas líneas que todos los informes oficiales del Ministerio de Defensa en Londres y Northwood, acerca del ataque del 1.º de mayo, no registraron ningún daño importante, y menos aún de la prensa; que ningún corresponsal de prensa reportó el incidente, según lo observaron los testigos argentinos; que él se hallaba en la sala de operaciones del *Hermes* y que nada grave sucedió ese día.

Estas respuestas no resultan determinantes ni probatorias de que el destructor no haya sido alcanzado, como lo atestiguaron los observadores argentinos. Sí

---

117 Los medios británicos se quejaron amargamente de los obstáculos y demoras que sufrieron para recibir información.

indicarían la necesidad del enemigo de falsear lo ocurrido, desde el mismo inicio de las acciones bélicas, para ocultar que habían perdido una avión Sea Harrier y a su piloto y que, además, ese día un D-42 había recibido daños que resultaron en su hundimiento<sup>118</sup>.

Los partes oficiales británicos han consignado que la flotilla del 1.º de mayo estaba constituida por el HMS Glamorgan, un destructor clase County de 6800 t y 160 m de eslora y las mencionadas fragatas tipo 21 Arrow y Alacrity. Detallan que el ataque de los Dagger al grupo de tareas produjo los siguientes daños: la Arrow, con un herido leve por esquirlas de fuego de cañones; el Glamorgan, alcanzado por disparos de cañones en su cubierta y por dos bombas que explotaron a cada lado del destructor; y la Alacrity, también alcanzado por dos bombas a popa que estallaron en el mar y solo produjeron daños menores.

La información oficial británica ulterior a la guerra confirmó que los destructores tipo 42 perdidos en el combate fueron el HMS Sheffield, impactado por un misil Exocet que fue lanzado el 4 de mayo por aviones Super Étendard (SUE) de la Aviación Naval Argentina (ANA); el HMS Glasgow, impactado por una bomba, el 12 mayo, que atravesó su proa sin explotar, lo cual lo obligó a ser replegado al Reino Unido; y el HMS Coventry, hundido por impacto de tres bombas de 250 kg, que fueron lanzadas el 25 de mayo por aviones A-4B.

### **Despliegue revelador: los D-42 en la ZET el 1.º de mayo de 1982**

Los destructores en el Teatro de Operaciones del 1.º de mayo eran: tres D-42 (HMS Sheffield, HMS Glasgow y HMS Coventry) y un destructor D-19 tipo County (HMS Glamorgan<sup>119</sup>).

Los restantes D-42 arribaron a la zona de guerra durante las operaciones, tiempo más tarde. Ninguno de los que se mencionan estaba en el TO el 1.º de mayo, con la fecha de su arribo a la ZET. Ellos fueron el HMS *Cardiff*, el 14 de mayo; el HMS *Exeter*, el 21 de mayo; y el HMS *Bristol*, sin confirmar.

### **Conclusiones**

El único destructor del tipo 42 que pudo haber sido alcanzado era el Sheffield, ya que los restantes que se encontraban el 1.º de mayo en la ZET —Glasgow, Coventry y Glamorgan— se hallaban operativos cuando fueron atacados, averiados de

---

118 También, es un deber hacer lo propio con las reiteradas faltas a la verdad en que incurrió el Gobierno británico que, para defender a la primera ministra, le mintió al Parlamento, a su pueblo y al resto del mundo (incluso hasta el día de hoy); cuestión que fue ignorada por el Informe Franks y la “Historia Oficial” de Lawrence Freedman, el historiador designado por el Gobierno de la Sra. Thatcher.

119 El Glamorgan fue vendido a la armada de Chile (su nombre actual es Almirante Latorre), junto con tres unidades más, cuya denominación actual es Capitán Prat, Almirante Cochrane, Almirante Blanco Encalada.

gravidad o hundidos, con posterioridad, en distintas misiones. Esto último surge de la propia información de origen británico. Solo se ha ocultado o tergiversado la verdadera fecha del ataque al Sheffield. Luego, quien analice debe preguntarse el porqué, determinar el móvil y dar respuesta.

Además, el historiador de la Armada Real<sup>120</sup> procuró atribuir a un error de los numerosos testigos lo sucedido el 1.º de mayo y alegó que el humo observado provenía de “gases de escape de las turbinas Olympus del buque”<sup>121</sup>. Algunos años más tarde, el contralmirante Woodward, consultado específicamente por el autor sobre este hecho, respondió que él no fue informado ese día de ninguna avería importante en sus buques. Estimó que “...el humo visto por los observadores pudo ser por los disparos de la artillería naval de 4,5 pulgadas...”<sup>122</sup>. Esta respuesta fue, si se quiere, infundada dado que no hubo combate naval alguno en toda la guerra y el humo era observable, aun luego de haber desaparecido la nave del horizonte. Además, después del ataque de los *Dagger*, se suspendió el fuego naval diurno británico para evitar represalias aéreas; también, la operación de bombardeo de los aviones Harrier y Sea Harrier a baja altura, por el resto del conflicto. Esto fue una señal de la efectividad argentina del ataque a objetivos navales de la FAS y de la artillería antiaérea propia.

Luego, nos encontraremos ante un contrasentido: lo que vieron testigos argentinos desde diferentes posiciones, unidades y fuerzas, por un lado, y la información británica, por el otro. Suponer que los observadores no tenían experiencia o que sus reportes podían estar errados, podría considerarse algo natural, pero no así las coincidencias de tantas declaraciones, pues no hubo dudas respecto de las cuestiones que se detallan a continuación.

En primer lugar, el buque averiado de consideración era el de mayor porte de la flotilla, un destructor. Puede haber quedado la duda de si se trataba de un D-42 o bien de un destructor del tipo *County*. El único de ellos que se hallaba en la ZET era el HMS Glamorgan que, según los partes británicos, formaba parte de la flotilla atacada, junto con las dos fragatas. Sin embargo, los destructores *County* tienen una envergadura y una superestructura sensiblemente superior a la de los D-42.

En segundo lugar, no podría haber sido otro destructor (o crucero liviano) tipo *County*, ya que se hallaban en servicio poco después: el HMS Glamorgan —atacado por impacto de un Exocet M-M 38, que fue lanzado el 12 de junio desde tierra firme, en una brillante operación de los ingenieros navales— y los tres D-42 ya mencionados: el HMS Sheffield, atacado por Exocet el 4 de mayo,

---

120 Capitán David Brown, en carta dirigida al director de la revista de la Escuela Superior de Guerra Aérea (Comodoro José Cándido Dodorico).

121 Las turbinas Olympus son las que equipan a los D-412, ya que los destructores clase *County* están equipados con tres motores diésel Paxman Ventura.

122 Carta personal dirigida al autor, 17 abril 1997.

según información británica; el HMS Glasgow, arribado a la ZET el 1.º de mayo y puesto fuera de servicio el 12 de mayo; y el HMS Bristol, arribado ese mismo día y hundido el 25 de mayo<sup>123</sup>.

Por consiguiente, queda probado que, ese día, un D-42 fue seriamente averiado por la escuadrilla «Torno», pese a no ser reconocido por la información británica. Ergo, queda demostrado que se faltó a la verdad en este punto hasta hoy. Las malas noticias transmitidas desde la Fuerza de Tareas al Almirantazgo en Northwood, Londres, tampoco eran informadas íntegramente a los niveles políticos y, menos aún, al periodismo. Al iniciarse la guerra, era esencial no dar malas noticias, principalmente porque la decisión del Gobierno de enviar la flota al Atlántico Sur había sido duramente criticada.

Como dato adicional, el 2 y 3 de mayo, el radar del Centro de Información y Control (CIC) de Puerto Argentino permitió detectar un eco estático a unas 90 NM al sur de la posición. ¿Acaso se trataba del casco averiado o abandonado del buque que fuera atacado el día anterior por los Daggers de la escuadrilla «Torno»?

Esta observación fue corroborada el 3 de mayo por un avión C-130 (matrícula TC-68), mientras intentaba burlar el bloqueo británico para llegar a Puerto Argentino con pertrechos. Divisó al sur del cabo San Felipe, cerca del mismo lugar de la detección mencionada, ecos de tres naves británicas: una de ellas pudo ser identificada como un buque de apoyo. Los otros ecos mostraban — probablemente— una fragata de escolta. La tercera silueta vista en el horizonte era otro buque (el eco estático observado por el CIC) al que se lo procuraba asistir con ayuda del buque logístico.

## **Inferencias**

Quedan narrados los hechos por protagonistas de las FF.AA. argentinas, por las observaciones de testigos presenciales y por los organismos de comando propio, cuyos medios participaron en la acción y emitieron los partes de rigor. Estos testimonios resultan irrefutables, pues se trata de elementos fácticos recogidos de la misma acción y no requieren procesos metodológicos de interpretación. Veamos, entonces:

### **1) Condiciones climáticas**

Las condiciones climáticas eran de buena visibilidad, con una brisa breve y con la presencia de un centro de alta presión, con vientos casi calmos en toda la región<sup>124</sup>. Esto fue observado por los pilotos de las formaciones «Torno» y

---

123 Ulterior al pedido de refuerzos, formulado por el comandante de la Fuerza de Tareas, arribaron a la ZET dos D-42 adicionales: el HMS Exeter (el 21 de mayo) y el HMS Cardiff (el 26 de mayo).

124 Incluso, impidieron despegar a los aviones A4-Q del portaaviones el 25 de mayo por falta de componentes de viento, para permitirle hacerlo con suficiente carga de combustible y armamento.

«Trueno», así como por otras numerosas fuentes y en los partes del Servicio Meteorológico Nacional. Está probado que una nave británica fue atacada por la escuadrilla «Torno» y averiada de consideración, con humo y fuego a bordo, en un mar calmo. Era la de mayor porte de las allí presentes; los detalles de la humareda fueron ampliamente confirmados por numerosos testigos.

## 2) Identificación del tipo de buque

Como ha sido mencionado anteriormente, de las tres naves que bombardearon Puerto Argentino en aquella acción, el buque averiado de consideración fue identificado como un destructor tipo D-42, por su envergadura, por los dos *radomes* blancos de los sistemas misilísticos y por una antena rectangular, reconocida por los observadores. Las acciones navales ulteriores demostraron que el único buque de este tipo pasible de ataque era el Sheffield. Recién el 4 de mayo, la Fuerza de Tareas denuncia que el buque había sido alcanzado por un Exocet, pero no había testigos propios que pudieran corroborar este hecho. ¿Es irreflexivo pensar que se trataba de un «blanqueo» del destructor atacado el 1.º de mayo?<sup>125</sup>

El resto de los D-42 de la Fuerza de Tareas aún no había llegado al teatro de operaciones. Salvo el HMS Sheffield, todos se hallaban operativos hasta el momento de sufrir serias averías en los combates ulteriores. Serían atacados en acciones posteriores por los aviones de la Fuerza Aérea Sur (FAS).

## 3) Evaluación de daños del Sheffield

Resulta importante comparar los daños ocasionados al Sheffield con los de cualquier otro ataque similar (por ejemplo, con bombas sobre el destructor Coventry, que se hundió en 20 minutos, o con la fragata Ardent, que recibió numerosos impactos), ya que el efecto de las detonaciones de una bomba es en función de su carga explosiva y, más aún, del lugar del buque donde esta hace impacto. El destructor tipo 42 que fue atacado el 1.º de mayo denota que hay tres focos de incendio claramente visibles en la fotografía. Esos no son los daños que produce un Exocet al estallar, contrariando el informe reciente del Ministerio de Defensa británico.

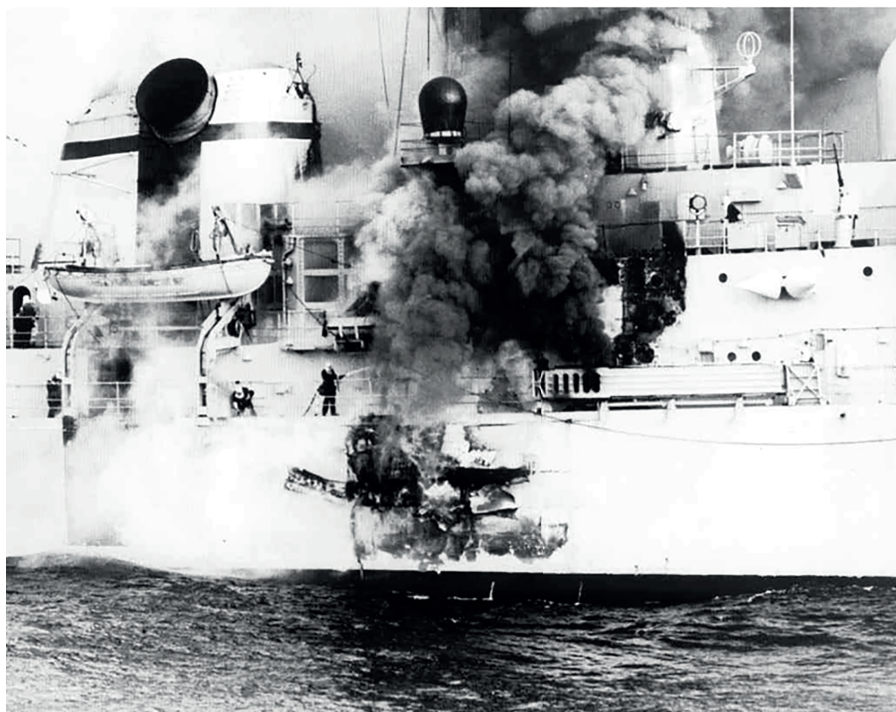
---

125 N. del A.: Téngase presente que, si el buque fue alcanzado el 1.º de mayo, necesitaban «blanquear» la novedad en la primera oportunidad posible; o sea, el ataque con un Exocet el 4 de mayo.





30. Vista panorámica del Sheffield luego del ataque:  
Obsérvense los tres focos de incendio en su cubierta y el estado calmo de la superficie del mar.



31. Vista a estribor del Sheffield con detalles del impacto, impropios de un Exocet.



32. Fragata desprogramada HMS Undaunted, en un ejercicio de pruebas en 1978, como corroboración del daño que produce un Exocet al hacer impacto en un buque.

## Sinopsis

El historiador deberá tratar de explicar la postura oficial del Reino Unido y cuál de las dos hipótesis explica mejor lo sucedido en aquellos días de 1982. O sea que, aunque no se pudiesen alegar daños del impacto como pruebas concluyentes —con exactitud y en un sentido u otro—, no se explican las contradicciones británicas, al afirmar en tres versiones contrapuestas que el misil explotó (lo cual no condice con el tamaño del impacto); que no explotó (ya que fue el combustible remanente del Exocet lo que inició el fuego); que sí explotó, según la declaración reciente del Ministerio de Defensa (2017-2018): ¿luego de 36 enigmáticos años de demora?<sup>126</sup>.

Resultan, así, inexplicables las contradicciones en que se vio forzado a incurrir el MoD británico, ante una cuestión muy simple: su controvertida —por propios y extraños— versión de los hechos del 1.º de mayo. La propia información británica indica que, el 4 de mayo de 1982, el ministro de defensa, Mr. Nott, cometió serios «errores» ante el Parlamento, que resultaron ser muy difíciles de corroborar o enmendar, incluso con lo expuesto en 1984 en la interpelación a la primera ministra sobre este hecho. Y que se vio en embarazosas dificultades, al ser encuestada por una periodista de la BBC, Diana Gould, del programa Panorama, durante su campaña para ser reelecta.

Estos sucesos indican, de manera más lógica y admisible, que el buque debió sufrir un ataque con bombas convencionales, y que esto sucedió el 1.º de mayo y

---

126 Podríamos asumir que lo que el MoD procuraba sentenciar para la historia es —al menos— una afirmación harto dudosa.

no otro día, dato que los británicos deseaban (y desean actualmente) mantener oculto. Luego, descubrimos socráticamente las verdaderas razones por las que se decidió mentir sobre la fecha del ataque y no reconocer que el Belgrano, que hundieron el 2 de mayo, era una represalia por el D-42 que fue atacado y destruido por la escuadrilla Torno, sin que hubiera razón táctica ni amenaza a la Fuerza de Tareas, por parte de la Armada Argentina, sino todo lo contrario, cuestión por la cual se interpeló a la primera ministra, tiempo después. O concluir como lo hizo Tam Dalyell, miembro del Partido Laborista del Parlamento, quien se oponía al envío de la Fuerza de Tareas:

El Reino Unido nunca aceptó las reducciones y trató duramente de revocarlas. Hacia fines de 1982, este se estaba acercando al punto irreversible en que se venderían algunas naves y otras se desguazarían. La Armada quería ir al Atlántico Sur para salvar la desprogramación —ya ordenada por su Gobierno— del 40% de su flota, a lo que se le sumó el interés de la administración Thatcher “de salvar su permanencia en el Gobierno”. (sic)



33. Crucero ARA “General Belgrano”.

## **SEGUNDO EVENTO: EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO ARA GENERAL BELGRANO**

Una importante victoria militar que, sin embargo, se convirtió en una derrota política, debido al valor que la comunidad internacional otorgó al impedir una posible escalada. Toda acción militar que no sea manifiestamente defensiva, aún si se trata de una acción preventiva, se convierte en perversa.

Lawrence Freedman<sup>127</sup>

---

127 Historiador y profesor emérito de Estudios de Guerra de la *Kings College*, en Londres.

## INTRODUCCIÓN

Ante las dudas propias y ajenas, resulta necesario investigar si lo sucedido al D-42 el día 1.º de mayo no fue la causa del torpedeo del General Belgrano, ocurrido al día siguiente, ante las sospechas mencionadas de un resarcimiento punitivo como reacción británica. Ello exige incursionar nuevamente en este suceso de origen táctico. Es indudable que dar aviso de la pérdida de un D-42, en el primer día del enfrentamiento, ordenado por la primera ministra británica e impulsado por la Armada Real, podía significar una bomba de tiempo que ningún político podría ignorar, dada la fuerte oposición en el Reino Unido, que cuestionaba la decisión de enviar la flota al Atlántico Sur.

En el proemio, recogemos una frase del profesor emérito e historiador Sir Lawrence Freedman, ya que explica algo insólito pero verdadero respecto de la guerra: la perversidad de una acción militar, en este caso, el hundimiento del General Belgrano. Y podemos agregar que esta acción es doblemente perversa, ya que además de ocultar su verdadera finalidad, violó el principio de “usar la fuerza mínima” (ONU), ajena a las circunstancias tácticas.

De allí, entonces, la necesidad de dilucidar estos hechos, en profundidad y con verdad, pero que resultaron de enorme trascendencia para el devenir del Conflicto, en especial, al existir importantes intereses políticos influyentes de la lucha en el frente (ya conocida) y cuya consideración no se puede eludir.

Las razones fueron que las encuestas le daban al Gobierno de la Sra. Thatcher una pérdida de dos dígitos en las próximas elecciones del Reino Unido; también que la Armada Real, antes de comenzar la «crisis de Malvinas», como ya se expresó, debía afrontar una desprogramación del 40% de su flota, por cuestiones presupuestarias, a la cual esta se oponía vigorosamente; y, finalmente, que la desclasificación de documentos secretos requiere su respectivo análisis.

La información del frente era dirigida a Londres, desde la Fuerza de Tareas, en partes oficiales que llegaban al comando de la Armada Real, en Northwood. Luego, se derivaban al nivel político (Ministerio de Defensa y Gabinete del Gobierno) y, finalmente (muy filtrada), a los medios.

La primera ministra, el Ministerio de Defensa, los miembros de su gabinete y la JCOS se reunían, desde la segunda quincena de abril, para seguir el desarrollo de la crisis desatada en las Islas Georgias del Sur y para establecer cuestiones referidas a la Zona de Exclusión y a las ROE (directivas o limitaciones que necesita el nivel táctico, en el campo de batalla, para la utilización de sus armas) pero, a veces, lo político es ajena a lo táctico. El combatiente las aplica para solucionar los problemas de su nivel. Pero, a veces, la conducción superior busca ocasionalmente la solución a sus propios problemas políticos. De allí, la urgencia del contralmirante Woodward de hundir el buque antes de que se alejara y de la sorpresa del capitán del *HMS Conqueror*, ante las órdenes que recibió. Los

protagonistas de los hechos, muchas veces, suelen ser ajenos a lo que sucede y, por ende, no suelen ser los responsables de las contingencias del combate.

Las ROE habían sido, hasta entonces, una permanente preocupación de la primera ministra y de la junta mencionada (JCOS), especialmente para tratar el establecimiento de la Zona de Exclusión y las reglas para sus buques. Se destaca, en particular, la expresa autorización para atacar fuera de dicha zona solo al portaaviones y a submarinos argentinos, únicos blancos autorizados a tal efecto. El ministro de justicia había sido particularmente enfático al respecto, preocupado en que se respeten las reglas de juego que, internacionalmente, podían significar no solo un cuestionamiento global al accionar de la Fuerza de Tareas sino, además, el propio apoyo interno. A ello debía sumarse la recomendación de la ONU del “uso mínimo de la fuerza”.

### **Situación táctica y las ROE los días 1.º y 2 de mayo 1982**

A mediados de abril, la JCOS estableció las mencionadas ROE, y se informó de ellas a la Cancillería de Suiza, responsable de las comunicaciones entre los dos beligerantes, quien se aseguró de que la República Argentina fuera notificada de ello. En ningún momento se mencionó que estas ROE podían ser aplicadas a otros buques fuera de la ZET y así lo entendieron los mandos de la FT-79 de la República Argentina<sup>128</sup>.

Como anexo al documento mencionado, la JCOS trató los temas que se mencionan a continuación.

El 22 de abril, se debía coordinar el uso de la base de Ascensión (*Wideawake*) para el despliegue de los bombarderos Vulcan, que serían empleados a partir del 1.º de mayo.

El 26 de abril, se debía coordinar el empleo de los aviones Canberra de reconocimiento, vendidos a Chile. Su utilización, que contaría con tripulaciones de la RAF, debía contar con la autorización de este país.

El 27 de abril, se debía modificar la ZEM (Zona de Exclusión Marítima) y, el 1.º de mayo, debían establecer la ZET y establecer las 48 h al preaviso público. Cabe destacar que esta cuestión fue respetada, ya que se estableció su vigencia hasta el 30 de abril. Pero duró unas pocas horas, por ser modificada el 2 de mayo a las 11.20; es decir, fue incumplida para hundir al crucero ¡sin preaviso alguno!

El 1.º de mayo, el despliegue de los buques argentinos de la FT-79 mostraba la distribución de la flota en tres Grupos de Tareas (GT): El GT 79.1, con el portaaviones 25 de Mayo y los buques de apoyo, se hallaba al norte de las Islas

---

128 En la primera ROE, al fijarse la Zona de Exclusión Marítima, no se incluía al portaaviones argentino ni a los submarinos, lo cual fue modificado el 30 de abril. Esta ROE tuvo una muy corta aplicación, ya que el 1.º de mayo fue modificada para establecer una ZET (Zona de Exclusión Total) y permitir el ataque a cualquier buque enemigo —y hundir, por tanto, al “Belgrano”—.

Malvinas y a la altura de Puerto Deseado (no había sido detectado por el enemigo); el GT 79.2, con la división destructores, en un sector próximo; mientras que el GT 79.3, con el crucero General Belgrano y dos destructores, se encontraba al sur y alejado de la zona de operaciones. Merced a la información suministrada por el Gobierno de Chile, el 30 de abril, la posición de este último fue informada al Reino Unido, cuando el crucero se hallaba en inmediaciones de las Isla de los Estados, y se le asignó al Conqueror abandonar una zona de patrulla lejos, más al norte, y dirigirse a vigilarlo<sup>129</sup>.

Por otra parte, la FT-79, encargada de agrupar las unidades de guerra de nuestra Armada, al finalizar el 1.º de mayo, recibieron en texto claro la orden de replegarse a aguas territoriales (de haber sido en clave, se corría el riesgo de un ataque, en caso de no ser descifrada la orden o de que se interpretara mal el movimiento). Esta orden fue impartida por el vicealmirante Juan José Lombardo, comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (CTOAS). Ello, debido a una información transmitida por el comandante en jefe de la Armada, almirante Jorge Isaac Anaya quien, supuestamente, había recibido el dato de que la posición de los buques argentinos era detectada por observación satelital de Estados Unidos y transmitida al enemigo, lo cual ponía en grave peligro la suerte de los buques propios<sup>130</sup>.

### **Checkers: reunión crucial<sup>131</sup>**

Como “una cosa es la cosa y otra, su circunstancia”, aquí la circunstancia táctica debería haber sido de análisis y reflexión, después de los encuentros del primer enfrentamiento y del ataque de la escuadrilla Torno. No obstante, comenzó a originarse una solicitud de reunión de suma urgencia con la primera ministra, el sábado 2 de mayo, en respuesta a una solicitud de la Armada Real, iniciada ese mismo sábado a las 04:00 h, desde el lejano Atlántico Sur.

Algo urgente y de gran importancia debió suceder para interpretar el «por qué» del origen de este hecho, que tuvo lugar gracias a una orden del contralmirante Woodward al comandante del submarino Conqueror de hundir al Belgrano, quien se negó por hallarse fuera de la ZET. En verdad, se requería que el ataque fuese dispuesto por el máximo nivel político militar en Londres. Puede entenderse que una urgencia dada podía ser resuelta por el comandante de la Fuerza de Tareas, por tratarse de operaciones de guerra en desarrollo, pero la convocatoria a la

---

129 Se le dio al submarino la posición y la designación del GT 79.3 del Plan Esquemático de Operaciones Secreto de la FT-79, lo cual indicaba que los británicos lo conocían. Ello motivó la admiración del capitán Wredford Brown del Conqueror, por la eficiencia de la inteligencia propia, ya que le habían ordenado dirigirse con mucha exactitud a la zona donde se hallaba GT 79.3 (sur de la ZET), lo que fue asentado en su libro de bitácora o diario de operaciones.

130 En verdad, la información británica secreta desclasificada de esta reunión da cuenta que esto ocurrió después de la rendición (14 de junio) y la flota argentina se hallaba en aguas protegidas. Esto fue discutido en la reunión de la JCOS, del 17 de junio de 1982, o sea, después de la rendición argentina.

131 Residencia oficial de la primera ministra.

primera ministra y a su gabinete de guerra requería una razón inusitada, además de su inmediata ejecución.

Se trataba de hundir al “Belgrano” pero, para hacerlo, debían cambiar las ROE y atacarlo antes de que el crucero se alejara aún más. La reunión se desarrolló en un tiempo sumamente breve (al mediodía, se autorizó el cambio de la ROE). Esto implicaba que “todos los navíos de guerra argentinos eran susceptibles de ser atacados en alta mar” (dentro de la ZET o fuera de ella). El único detalle que no podían solucionar era el de preaviso de ese cambio, pero había algo que importaba aún más y eso era el costo político por violar esa norma elemental de las leyes del mar.

Rupert Allason<sup>132</sup> (experto en cuestiones militares, político, escritor y editor de *Intelligence Review*, más conocido como Nigel West) fue consultado sobre esta decisión de la señora Thatcher y del Gabinete de Guerra. La siguiente fue su respuesta:

En mi opinión, el Belgrano fue hundido porque el Jefe de Estado Mayor para la Defensa [Almirante Lewis] persuadió al Gabinete de Guerra de que el Belgrano era una amenaza directa para la Fuerza de Tareas y que se hallaba comprometido en un movimiento de pinzas<sup>133</sup>(..) Era irrazonable que la primera ministra no hubiese aceptado su consejo, especialmente en un tema como el de las ROE.

Notable y clara respuesta que no solo ponía al descubierto la responsabilidad del primer lord del Almirantazgo y almirante británico, al proponer una medida que significaba la escalada de la guerra, el fracaso de la iniciativa de paz del presidente del Perú, cuya respuesta estaba en manos de la Junta Militar, y la vida de centenares de marinos y soldados. Y la Sra. Thatcher no podía ignorar razonablemente la opinión de la máxima autoridad militar del Reino Unido ya que, si lo hacía y se producía alguna acción argentina que dañara a la Fuerza de Tareas, ella debía asumir toda la responsabilidad. Esto evidenciaba que la razón para hundir al crucero era más importante que ignorar el aviso previo por hallarse fuera de la ZET, aunque su carga ética jamás debería ser olvidada.

O sea que nos surgió otro «porqué» no blanqueado por el Gobierno de la señora Thatcher. Tampoco sería admitido por sus sucesores, por tiempo indeterminado. Luego, vale recurrir a una fórmula aceptada para obtener respuestas: enunciar una hipótesis fáctica y apoyarla con elementos de juicio, cuya plausibilidad y firmeza contesten la pregunta.

¿Pudo haber sido posible que uno de los buques capitales de la Fuerza de Tareas hubiera sufrido un ataque trágico que justificara la trascendencia, premura y gravedad de la decisión que tomó el Gabinete de Guerra, de cambiar las ROE

---

132 ALLASON, Rupert W. S. (seudónimo, Nigel WEST), historiador militar británico, ex político del Reino Unido, MP (miembro del partido) por el Partido Conservador, escritor especialista en seguridad y espionaje y autor prolífico en su especialidad.

133 Pretexto extravagante, dadas las capacidades de la FT-79, órdenes de operaciones e intenciones de nuestros medios, tal como lo demostraban los hechos.

y devolver el golpe arteramente, y al no dar a publicidad su modificación en tiempo de aviso? Conteste usted la pregunta, estimado lector.

Reiteremos: el 2 de mayo al mediodía en Checkers, en momentos en que avanzaba la reunión de la primera ministra con su Gabinete de Guerra, el crucero y sus escoltas navegaban confiados, fuera de la ZET, alejándose con rumbo al Continente.

La situación táctica evidenciaba que los combates del 1.º de mayo habían cesado y ambas flotas se distanciaban con rumbos opuestos. Al analizar la situación, se evaluaba la situación. Todos los buques argentinos regresaban al Continente; el crucero y los dos destructores navegaban al sudeste de la ZET y no entraron en ella en ningún momento, por estar así especificado en su misión (Véase el informe de la Comisión Rattenbach). El GT 79.3 no representaba amenaza para la Fuerza de Tareas, ni inmediata, ni por las previsiones de sus órdenes, posibilidades o intenciones. Esta era una situación que el enemigo no podía desconocer. El crucero era una unidad más emblemática que operativa y la única nave importante disponible, para una acción bélica inmediata de la Fuerza de Tareas, antes de que esta se alejara más de la ZET, donde un ataque sería aún menos justificable. No obstante, pese a la recomendación del ministro de justicia en Checkers, también sugerida por el titular de la *Foreign Office* al Gabinete, dadas sus repercusiones políticas, el ataque se consumó.

A las 18:57 GMT, mientras el crucero se hallaba en posición 55° 24' S, 61° 32' W, el submarino disparó tres torpedos MK-8, dos de los cuales hicieron impacto en su casco, con lo cual sellaron la suerte del buque. Perekieron 323 marinos argentinos. La acción produjo el colapso de la iniciativa de paz, la prolongación y escalada de la guerra, y el fracaso de la política de la República Argentina de lograr una salida negociada el conflicto.

### **Las siete mentiras**

Estas incógnitas no fueron ajenas al periodismo del Reino Unido, quienes consideraron la acción con la mayor seriedad y ello fue motivo de una interpelación del Parlamento a la primera ministra, por iniciativa del Partido Laborista. El jefe de esa bancada, miembro del Parlamento (MP) Tam Dalyell, realizó una profusa investigación sobre la base de las declaraciones y los oficios que obraban en su poder, entre ellas: los documentos *Las joyas de la Corona*; sus propios libros (*One man's Falkland, Thatcher's Torpedo*); el libro de Arthur Gavshon Desmond Rice, *The sinking of the Belgrano*; el de Robert Fox (*Eyewitness Falklands*); el de Nigel West y Oleg Tsarev (*The Crown Jewels*); los de Nigel West (*MASK: MI5's Penetration of the Communist Party of Great Britain, Historical Dictionary of the British Intelligence*); y otras numerosas fuentes, siempre británicas.

Estos testimonios de Tam Dalyell quedaron registrados y publicados en sus escritos, y se resumen en un artículo titulado «Las siete mentiras». Estas son:

1. El Belgrano se aproximaba a la Fuerza de Tareas y se constituía en una amenaza.



2. Aquel día, este cambiaba el rumbo permanentemente.
3. Enfiló hacia las aguas poco profundas del Banco Burdwood<sup>134</sup> para evadir al Conqueror.
4. Formaba parte de un movimiento de pinzas que buscaba atacar a la Fuerza de Tareas.
5. El Conqueror detectó al Belgrano el 2 de mayo.
6. La decisión de lanzar los torpedos fue del comandante del submarino.
7. Las noticias del plan de paz de Perú habían llegado a Londres después del ataque.

Sobre la base de esta grave acusación de Dalyell, debe agregarse que se encubrió burdamente la hora de la detección, para responsabilizar de la decisión al capitán del submarino<sup>135</sup>. Sir John Fieldhouse, comandante en jefe de la flota, declaró que “el 02 de mayo, el Conqueror detectó al General Belgrano”; es decir, decidieron informar el hecho 30 h después de su real detección. Asimismo, se «extravió» el libro del diario de operaciones<sup>136</sup> (o de bitácora) del submarino, que registraba fechas, horas y decisiones tomadas<sup>137</sup>. El teniente Sethia, tripulante del Conqueror atestiguó: “Está perfectamente claro que el General Belgrano no era una amenaza para la Fuerza de Tareas”<sup>138</sup>. Su diario personal también se «extravió». Fue publicado luego por medios periodísticos, cuyas críticas obligaron al Gabinete a declarar que ese comentario no tuvo influencia en el hundimiento.

## Conclusiones

La urgencia era tal, que no hubo tiempo de cumplir con la regulación de toda ROE, comunicarla de manera fehaciente al enemigo lo cual, además de ser regla del derecho internacional sobre la guerra en el mar, pertenece al campo de la conducta ética —de allí el adagio: “el que avisa no traiciona”—. Además, ello no había sido causa de preocupación alguna el 17 de abril, cuando se emitió la ROE anterior.

Las contrariedades acaecidas por la decisión de hundir el Belgrano condujeron a una interpelación a la primera ministra, en 1983, por lo que nos referiremos a ella —de manera resumida—, para poder inferir los aspectos tácticos que constituyen el núcleo de nuestra investigación y poder obtener conclusiones.

Al haberse desarrollado el ataque de la escuadrilla Torno contamos con los mejores elementos racionales disponibles de autenticidad; en el siguiente caso, abordaremos una similar investigación con respecto a la denuncia británica del hundimiento al HMS Sheffield, un D-42 atacado el 4 de mayo por aviones SUE, principalmente, siguiendo de cerca lo esbozado por las fuentes británicas.

---

134 Zona de aguas poco profundas, situada al sur del archipiélago Malvinas.

135 FREDMAN, Lawrence. *The Official History of the Falklands Campaign*, Cámara de los Comunes, Glasgow University Media Group, pp. 59-61; *Señales de Guerra*, pp. 282 y 452.

136 Libro de bitácora.

137 Diario *Early Mirror*, primera plana, enero de 1984.

138 PONTING, Clive. *El derecho a saber*, p. 97.

Si lo que se buscaba no era una ventaja táctica, sino preservar al Partido Conservador en el poder, resguardar los intereses estratégicos de la Armada Real y lograr la solución del conflicto por la fuerza militar —como numerosos críticos británicos lo han manifestado— los torpedos del *Conqueror* hubiesen estallado en el momento y en el lugar indicados<sup>139</sup>.

La pregunta que cualquier analista pudo haberse hecho, si el crucero era una amenaza, ¿no hubiese sido más lógico haberlo hundido el día anterior, con una batalla aeronaval en desarrollo?

La investigación concluye en que las necesidades tácticas nada tuvieron que ver con el torpedeo del día 2 de mayo de 1982 al crucero argentino.

TOP SECRET      Copy No. 9 of 9 Copies  
Page No. 1 of 2 Pages      2

*Subject of Naval*

As. from: Cabinet Office,  
London,  
SW1  
2 May 1982

*D. B. A.*

Falklands : Military Decisions

The PM held an ad hoc meeting at Chequers at 1245 today. Those present were the Home Secretary, the Defence Secretary, the Chancellor of the Duchy of Lancaster, the Attorney General, the Chief of Defence Staff, the Force Commander and the Permanent Under Secretary, Foreign and Commonwealth Office.

In the light of the latest intelligence about the movements and intentions of the Argentine Fleet, and of the new situation created by the military events of 1 May, it was agreed that British Forces should forthwith be authorized to attack any Argentine naval vessel (but not naval auxiliaries) on the same basis as had been approved by OD(SA) on 29 April in the case of the Argentine aircraft-carrier (OD(SA)(82) 22nd meeting, conclusion 1). The Attorney General made the point that any such attack would be harder to justify if it took place a long way away from the Total Exclusion Zone; Admiral Fieldhouse said that the patrol areas of the British units involved made that very unlikely to happen.

A meeting of OD(SA) was held subsequently at 1430 today, also at Chequers. It was attended by those listed above plus the CNS, the CGS, the CAS, Frank Cooper, Jim Eyre, Michael Palliser and Robert Armstrong. Formal minutes will be issued on 4 May. Because of the intervening Bank Holiday, it may be convenient if I set out in this letter an advance record of the military decisions taken:-

- (1) OD(SA)(82)39 and 40 were approved.
- (2) The Defence Secretary was authorised at his discretion to bring Argentine naval auxiliaries within the scope of the decision recorded in paragraph 2 above.

OD(SA) also

- (3) took note of OD(SA)(82)41;

/(4) invited

TOP SECRET

### 35. Agenda del gabinete de guerra del Reino Unido.

Reunión del 2 de mayo de 1982, documento donde se tomó la decisión de hundir al crucero “General Belgrano”.

139 Declaraciones del ex primer ministro Heath; publicaciones del MP Tam Dalyell y de los autores británicos Desmond Rice, West y Ponting, entre otros.

## TERCER EVENTO: 4 DE MAYO de 1982

### ¿EL HUNDIMIENTO DEL SHEFFIELD?

“...una alianza surgió entre los políticos y la Armada Real. Los marinos necesitaban convencer al Gobierno de que detuviera la desprogramación de sus buques... Los políticos necesitaban a la Armada Real para salvar al Gobierno.”

Clive Ponting

### INTRODUCCIÓN

El hundimiento del Sheffield fue denunciado por la Fuerza de Tareas, como alcanzado por un misil Exocet, lanzado el 4 de mayo por aviones navales SUE. Sin embargo, una diversidad de hechos producidos en esos días, más el tratamiento que le dio la Armada Real años después, merecen un análisis en detalle de lo sucedido en ese acontecimiento, ya que existe una diversidad de información que contaría la versión oficial de los hechos, empezando con el propio Reino Unido. Ello hace necesario examinar en detalle lo sucedido, para aportar la verdad sobre las razones del hundimiento del General Belgrano.

Los primeros días de mayo fueron el bautismo de fuego de varias unidades de nuestras Fuerzas Armadas: la Fuerza Aérea (FAA), la Artillería Antiaérea (AAe), la Fuerza de Submarinos y la Aviación Naval (ANA). Esta última, con el sistema de armas de última generación Super Étendard y sus Exocet (SUE) que, pese a la sofisticación del material, no había sido utilizado en combate. La ANA aún no había logrado integrar la totalidad del material adquirido, ni el adiestramiento necesario. Ello se debía a un embargo del país productor, Francia, al cliente comprador, la República Argentina. Por suerte, los técnicos navales argentinos se las ingeniaron con gran eficiencia para poner el sistema de armas de última generación en modo operativo. Y dieron en el blanco.

### **Probado en combate: la primera operación del sistema de armas Super Étendard (SUE) y de sus Exocet**

La unidad de los SUE fue alojada en el aeropuerto de Río Grande y allí esperaba su día de prueba. Dado que solo se disponía de cinco misiles, las exploraciones de los aviones SP-2H Neptune, de patrullaje aeromarítimo, procuraban obtener para la ANA lo máximo de esos escasos cinco misiles Exocet AM-39 con que se contaba. Se buscaba hallar un blanco rentable: los portaaviones británicos *Hermes e Invincible*. Pero antes «había que hallarlos».

Los *ploteos* previos de la zona, que se realizaron durante el 2 y 3 de mayo, habían indicado la presencia de un eco no identificado, al sudeste de Puerto Argentino. También, el CIC en la capital de las Islas, mediante su poderoso radar, ubicó la posición aproximada de los portaaviones, al seguir la trayectoria de los aviones Harrier y Sea Harrier cuando estos regresaban de sus misiones.

El 4 de mayo, un Neptune explorador logró detectar e identificar tres ecos medianos (dimensión destructor) y un eco grande (portaaviones) en esa zona. Por tal motivo, despegaron de Río Grande dos SUE, piloteados por el capitán de navío Augusto Bedacarratz y por el teniente de fragata Armando Mayora, con un Exocet cada uno, y se dirigieron al encuentro de un KC-130, para reabastecerse en vuelo y continuar su misión.

La detección del Neptune fue corroborada por los aviones SUE y confirmada, al año siguiente, por el informe del comandante del D-42 Glasgow, ante una comisión investigadora. En ese mapa de situación del día del ataque, el comandante describió tres D-42 al sudoeste de Puerto Argentino. Estos estaban dispuestos de norte a sur: el Coventry, el Glasgow (en posición 52° 46' S, 57° 07' W) y, más al sur, el Sheffield, que completaba la línea defensiva de destructores encargados de proteger a los portaviones. Ellos formaban un escudo cuyo objetivo era detener los ataques de aviones incursores argentinos.

Se destaca en su esbozo que, a unas 20 millas náuticas (NM9 más hacia el este, el «eco grande» era del Hermes, detrás de la línea defensiva de destructores, señalando la precisión de la detección de los Neptune. El portaaviones se hallaba enfilado con la distancia y la trayectoria aproximada de ataque de los SUE. Se observaba en su bosquejo táctico al Invencible y buques de menor porte, algo más alejados hacia el este.

Según el relato de los pilotos de los SUE, el guía y su numeral, con sus sistemas ligados al «eco grande» que se encontraba a unas 27 NM (50 km), lanzaron dos misiles a las 14.00 h Zulú, que velozmente enfilaron hacia el blanco incorporado al programa electrónico, guiados por el delicado sistema electrónico del misil<sup>140</sup>. La información británica dio cuenta de que el buque alcanzado por el Exocet fue el Sheffield, que se hallaba supuestamente a 15 NM (27 km) de los Super Étendard; el otro misil se desvió y cayó al mar. Pero el portaaviones se hallaba 30 NM (55 km), distancia aproximada desde la que se dispararon los misiles. El rumbo de los SUE, dibujado en los informes ulteriores del Reino Unido, después del conflicto, muestra una corrida de lanzamiento que tampoco coincide con la versión de la aviación naval argentina. Por tanto, nos preguntamos si sería posible determinar cuál de las dos versiones es la correcta.

Para decirlo claramente, la trayectoria de los SUE y de sus Exocet estaban dirigidos al portaaviones, desde una distancia de aproximadamente 50 km, no al Sheffield, que supuestamente se encontraba a mitad de esa distancia y fuera del ángulo de ataque y de trayectoria de los Exocet.

---

140 Diez kilómetros antes del impacto, el misil enciende su propio radar, para iluminar el blanco, a efectos de computar las posibles desviaciones producidas y de corregir el rumbo, para dirigirse directamente hacia él. Solo en ese momento (40 segundos antes del impacto), es «interferible» por contramedidas, como el *chaff*, para simularle un blanco ficticio y desviarlo de su trayectoria.

## **Cronología de los sucesos a partir del 1.º de mayo**

Vale tener en cuenta los siguientes hechos básicos:

01:19 h El CTOAS ordenó a la FT-79 regresar al Continente, lo cual involucró un cambio estratégico operacional argentino (que era atacar solo en caso de desembarco enemigo). El mensaje fue interceptado por las fuerzas británicas.

04:10 h En momentos en que el General Belgrano se hallaba fuera de la ZET y con rumbo al Continente, el comandante de la Fuerza de Tareas ordenó hundir al Belgrano, pese a no corresponder a sus atribuciones. El capitán del Conqueror se lo recordó, al recibir la orden. El contralmirante Woodward asumió un riesgo inexplicable, ya que el submarino no estaba en su cadena de comando. Esto alertó a la cúpula del Almirantazgo en Londres que, luego de una comunicación con Woodward, resolvió solicitar —pese a ser un día sábado en la madrugada— una reunión urgente con la primera ministra.

05:15 h Luego de consultar al Comando de la Fuerza de Submarinos británico, se anuló la orden anterior, dadas sus implicancias políticas.

06:00 h El submarino Conqueror confirmó que el Belgrano se alejaba con rumbo oeste y fuera de la ZET.

06:00 h En Northwood, luego de la comunicación con el comandante de la Fuerza de Tareas, el primer lord del Almirantazgo y el comandante en jefe de la flota resuelven solicitar una reunión urgente del Gabinete de Guerra, para pedir el cambio de las reglas de ataque (ROE).

09:40 h El Comandante de la Fuerza de Submarinos británica recibió el mensaje del cambio de rumbo de la Fuerza de Tareas argentina, pero no lo mencionó por “no considerarlo importante”, pese a que ello implicaba un cambio fundamental en la estrategia operacional naval argentina. La información de que los buques argentinos regresaban era, además, conocida con anterioridad por los servicios de inteligencia británicos y por la Armada Real.

12:35 h El Gabinete de Guerra aprobó el cambio y se le ordenó a Northwood comunicar al Conqueror que procediera a hundir el crucero argentino.

15:00 h El Belgrano es torpedeado cuando ya hacía varias horas que se alejaba de la ZET y de los buques enemigos.

Ni la oposición, ni los medios, ni gran parte de la opinión pública británica pudieron digerir lo señalado por el MP Tam Dalyell (publicado en sus *Siete Mentiras*). Esto es: que las naves argentinas hacía más de 10 horas que habían cambiado el rumbo y que la Fuerza de Tareas lo sabía; que se faltó a la verdad, al informarse que el Belgrano y sus escoltas fueron detectados recién el 1.º de mayo cuando, en realidad, fue el 29 de abril (al menos 30 horas antes del hundimiento).

Mintieron ante el mundo y ante la opinión pública al afirmar que la decisión fue

tomada por el comandante del submarino. Estas fueron las palabras del ministro de defensa, Sir John Nott, en su informe al Parlamento.

Siguiendo con los detalles que no deben omitirse, la primera ministra, el MoD y la Armada Real notificaron maliciosamente a los medios, ya que:

- El GT 79.3 no tenía órdenes de entrar en la ZET, ni de que sus naves hubiesen previsto internarse en esta zona. Hubiese sido tácticamente suicida, dada la diferencia de fuerzas. Por esta razón es que se ordenó el regreso de la flota. El GT 79.3 no era una grave o inminente amenaza para la Fuerza de Tareas.
- No existía un texto descifrado de la orden de regresar al continente de la FT-79, como lo informó el director de Inteligencia (CQQH - Comité Conjunto de Inteligencia Británico), pero este omitió advertir que la orden fue impartida en texto claro.
- No era verdad que se podía demorar varias horas en descifrarlo, pues no requería tratamiento criptográfico alguno para su interpretación; tan solo se necesitaba saber español.

En resumen, cuando no se dice la verdad, hay que analizar no solo los hechos sino, además, sus circunstancias. Estas suelen ser mucho más difíciles de anticipar, porque suelen ser aleatorias y permiten consolidar hechos e interpretarlos con claridad y veracidad, cosa que no ocurre cuando se miente. De allí el adagio «la mentira tiene patas cortas». Es el tiempo el que permite constar la veracidad de los hechos, como sucede en este caso.

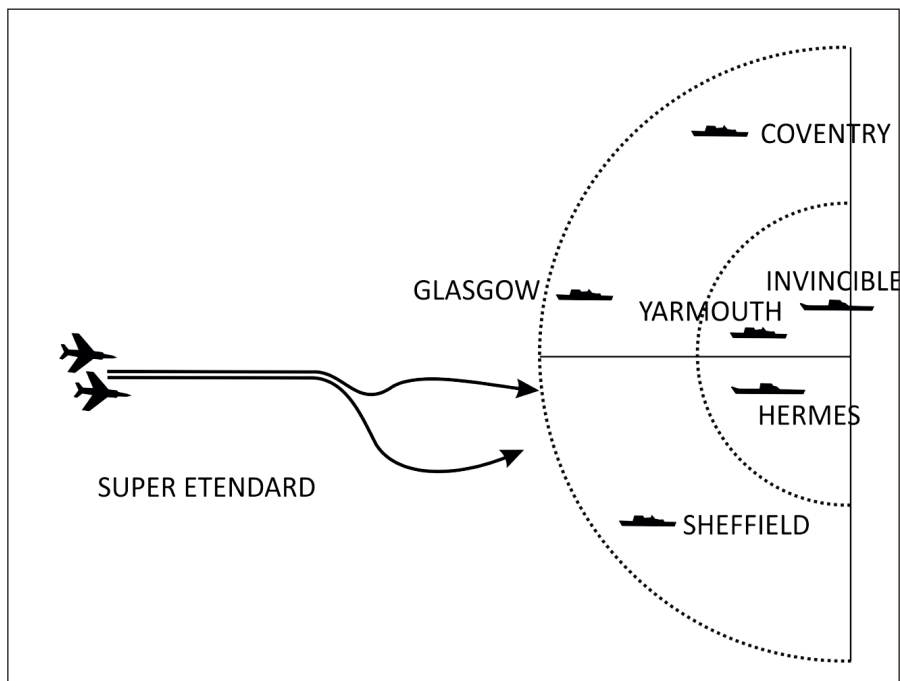
Podremos, entonces, a través de los porqués, alcanzar la verdadera excelstitud del conocimiento, conforme la famosa frase de Sócrates.

### **Análisis del informe del Board of Inquiring (BOI) del HMS Sheffield**

Luego de la guerra, en la Junta Británica de Investigación (BOI)<sup>141</sup>, especialmente de los buques dañados, declararon por daños de guerra, accidentes, negligencias, etcétera, los capitanes de cada nave siniestrada. La BOI del Sheffield es la más extensa de toda la Fuerza de Tareas. Su capitán, Sam Salt, registró la mayor cantidad de fallas operativas graves —de equipamiento e ineficacias de la tripulación—, que lo hicieron pasible de serias responsabilidades ante una corte marcial. Este documento es de gran importancia para nuestra investigación, por la cantidad de detalles que deben, reglamentariamente, ser incluidos en esos procedimientos, de los cuales se obtienen notables respuestas.

---

141 BOI: Junta Investigadora de Accidentes, algo similar a un sumario o junta de nuestros procedimientos, donde se establecen las novedades de las unidades en operaciones, ya sea por daños, accidentes, negligencias, fallas etc. En 1983, la Armada Real reunió a todos los capitanes de los buques afectados en el Atlántico Sur para realizar una investigación de las novedades producidas en el Conflicto y procurar que no se contradijesen sus declaraciones.



36. Adaptación del dibujo o borrador de la BOI del Capitán Hoddinott, del HMS Glasgow.

Lo que pudo ser una novedad natural en un combate naval —las averías de un buque— se constituyó en un galimatías, producto del desorden con que fue tratada la información británica y de la confusión que se originó por ello, cuestión ajena al hecho táctico en sí. Dada la necesidad de síntesis de nuestro estudio, nos limitaremos a resumir la información y la contrainformación británica, con las contrariedades y falsedades en que incurrieron los distintos estamentos del gobierno. No pasó desapercibido a los eficientes medios británicos, quienes criticaron seriamente al gobierno, cuando este procuró justificar el torpedeo al “General Belgrano”.

Luego, comenzaron a sucederse reportes de hechos contrarios y —en especial— circunstancias ajenas a la lógica. Los diseñadores y constructores señalaron que, si los misiles se hallaban programados y ligados al blanco grande, no podían derivarse a otro blanco (salvo que se hubiesen derivado, en los últimos segundos de su trayectoria, mediante el lanzamiento de *chaff*)<sup>142</sup>. Esto fue corroborado al autor

142 El *chaff* consta de una nube de laminillas metálicas arrojadas por el buque atacado que puede engañar y desviar al misil, solo en su trayectoria final, lo cual sucedió días más tarde (el 25 de mayo) con el hundimiento del *Atlantic Conveyor que* —a diferencia de los buques de guerra— no poseía este sistema y no pudo impedir el fatídico impacto que destruyó la nave y el precioso material que transportaba para los medios desembarcados.

por el daño que el ataque produjo. Como ya se describió, este no era el propio de los Exocet que es normalmente circular y con daños más profundos y concentrados.

La Aviación Naval aceptó el informe planteado por el enemigo sin discutirlo, pero en la Dirección de Armas Navales, en el entonces llamado Comando en Jefe de la ARA (Edificio Libertad), al producirse el hecho surgieron serias dudas, similares a la de los técnicos franceses constructores del misil. Por otra parte, el orificio que presentaba el destructor en su banda de estribor —como se afirmó inmediatamente luego del ataque— no es el propio de la detonación de la carga explosiva (168 kg de exógeno). Luego, la información británica modificó esa versión, dando cuenta de que no explotó en el impacto, y que los daños fueron producidos por incendios posteriores del combustible remanente del misil.

Los SUE enfilaron al portaaviones *Hermes*, su blanco seleccionado, a 50 km de distancia. El lugar donde la derrota de los SUE se separa es aproximadamente en el punto de lanzamiento de los Exocet.

La información británica dio cuenta de que el buque alcanzado fue el *Sheffield*, que se hallaba a unas 15 NM (27 km) de los Super Étendard; el otro misil se desvió y cayó al mar.

Pero el portaaviones —el blanco seleccionado— se hallaba a 30 NM (55 km), distancia aproximada desde la que se dispararon los misiles. El rumbo de los SUE, dibujado en los informes posteriores del Reino Unido después del conflicto, muestra una corrida de lanzamiento que tampoco coincide con la versión de la aviación naval argentina. Por tanto, nos preguntamos si sería posible determinar cuál de las dos versiones ha sido la correcta.

Para decirlo claramente, la trayectoria de los SUE y de sus Exocet estaban dirigidos al portaaviones conforme al plan de ataque, desde una distancia de aproximadamente 50 km, no al *Sheffield*, que supuestamente se encontraba a mitad de esa distancia y fuera del ángulo de ataque y de la trayectoria de los Exocet.

Sin embargo, no debe ignorarse que, según el criterio de los mencionados técnicos, la versión resulta ser infundada, dado el delicado sistema que detona la carga explosiva del misil. Además, la propia energía cinética también puede hacerlo explotar, según las leyes básicas de la física.

Pero no es esta la única disidencia importante. En el libro *Exocet* de Emilio Villarino, se mencionan las vivencias declaradas inmediatamente después de la misión histórica de ambos pilotos del vuelo de los SUE<sup>143</sup>:

“Había poca visibilidad y el mar, debajo, estaba encrespado. Penetraron en la densa capa de nubes y, cuando salieron de ella, estaban muy cerca del nivel del mar, un mar oscuro con olas cuyas blancas crestas contrastaban con el color negro del agua. Allí abajo, el tiempo estaba decididamente malo.” (sic p. 127)

---

143 VILLARINO, Emilio. *Exocet*, Editorial 7 Días, 1983.



Aquello que los pilotos perciben es valioso ya que, por naturales motivos psíquicos, graban profundamente en sus conciencias las percepciones de momentos como este, cuestión que los especialistas en inteligencia tienen en cuenta cuando esperan su arribo a la base para realizar el *debriefing* o «reunión posvuelo», donde dan cuenta de lo sucedido en su misión. Lo que sobresale de sus declaraciones es la parte subrayada, porque no hay fotografía alguna del buque incendiándose en la que se adviertan las «crestas blancas» en la superficie del mar.

Sir John Nott, ministro de defensa británico, fue el primero en despertar suspicacias, al informar al Parlamento a las 20.40 h (es decir, a pocos minutos del impacto) que “un D-42 había sido hundido por un Exocet”. De hecho, el buque se hundió varios días después. Luego, agregó sobre el hundimiento del Belgrano, para acomodar las cargas mediáticas: 1 a 1.

Pero, cuando se observan las innumerables fotografías del buque incendiándose, tomadas por la propia Armada Real, poco después del ataque del 1.º de mayo, se evidencia la dramática escena de un hermoso navío de guerra, orgullo de las mejores tecnologías navales, convertido en un siniestro... en un mar totalmente calmo. Es decir, no se observa ni la superficie encrespada ni tampoco una sola cresta blanca, lo cual es coincidente con declaraciones de los testigos presenciales argentinos y con los partes del Servicio Meteorológico Nacional, que señalan un viento inferior a 4 nudos (7,4 km/h). Téngase en cuenta que la presencia sostenida de copos blancos sobre la superficie del mar se produce luego de los 12 nudos (20 km/h). Esto tampoco se observa en las fotografías del buque incendiándose, obtenidas poco después del ataque.

También es conveniente deducir que, en realidad, el eco del *Sheffield* pudo ser «dibujado» para blanquear el ataque al destructor, sin develar la verdadera fecha del hecho el 1.º de mayo. Para ello, tuvieron en cuenta que la distancia que los separaba estaba fuera del campo visual (de un buque a otro), lo cual permitía disminuir la cantidad de ocasionales testigos, tripulantes de los demás buques. No era posible ocultar por muchos días, en los informes ulteriores, la pérdida del destructor con sus bajas de personal. Ni esconder que —en realidad— el *Sheffield* no había estado allí el 4 de mayo.

La BOI del capitán del *Sheffield* abunda en detalles verdaderos, propios de un informe técnico, que permiten suponer que este era solo un punto apócrifo en el mapa de la situación, hecho que se encuentra esquematizado en la ilustración 30, y que la extensión y las contradicciones que se deducen de las declaraciones del capitán Salt pueden, más bien, corresponder a los daños producidos por la escuadrilla «Torno».

No se observa la misma firmeza por parte del capitán Hoddinott del *Glasgow*, quien no se explicaba que el *Sheffield* no hubiese detectado la incursión de los SUE y que no hubiera contestado a los avisos de emergencia que fueron lanzados para prevenirlo de la inminencia del ataque. Tampoco debe haber comprendido

por qué el comandante Salt no se encontraba en el puente de mando; los oficiales de guerra antiaérea y electrónica no estaban en sus puestos; la tripulación no se encontraba en situación de batalla, según el protocolo de combate, con equipos de antiplama y máscaras de oxígeno para neutralizar la inhalación de los gases tóxicos que genera un incendio a bordo —una de las causas de las numerosas víctimas que produjo el *Sheffield*—.

Tampoco debe haber entendido por qué se habían violado los protocolos, especialmente cuando se hallaban en la primera línea de fuego, que el *Glasgow* y su tripulación habían cumplido a rajatabla.

Por más que resulte insistente, es conveniente hacer hincapié en estos detalles y dejar bien aclaradas las circunstancias en que las decisiones británicas fueron tomadas, por ser de una importancia vital al devenir del conflicto, ya que no se logra interpretar la justificación argumentada para hundir al crucero argentino fuera de la ZET.

Es importante considerar la declaración de otros buques involucrados en la situación, como es el caso del destructor HMS *Glasgow*, que era gemelo del *Sheffield*, por ser la nave más próxima a este, cuando no contestó las llamadas de alerta ni interceptó las señales de radar del misil. Pero, tal vez, el dato de mayor interés contenido en la BOI ese 4 de mayo fuera que la agitada superficie del mar ocasionó inconvenientes para la detección radárica de su destructor. El capitán del HMS *Glasgow* declaró que el oleaje interferiría en los ecoradares, dada la baja altura del misil en su trayectoria al blanco.

De esta forma, se obtiene la confirmación de que el reporte de los pilotos de los SUE del estado del mar era el correcto, por la circunstancia meteorológica del oleaje producido por el viento. Así se corrobora que la verdadera fecha del ataque fue el 1.º y no el 4 de mayo. Irónicamente, el *Sheffield* fue el último en tener conciencia —según lo declarado— de que estaba siendo blanco de los Exocet. Mientras tanto, el *Glasgow* que estaba ubicado más al norte y a mayor distancia, detectó las señales del ataque que este había ignorado hallándose a 15 NM (27 km) del suceso. Trató de alertar al *Sheffield*, pero extrañamente nadie contestó. Por esa razón, no pudo ser avisado del peligro pocos segundos antes del impacto, ni supo lo que le estaba por suceder. Esta declaración visual de un tripulante del *Sheffield* no ha podido ser corroborada; téngase en cuenta que esto surge de las declaraciones británicas contenidas en las BOI. También puede inferirse que el *Sheffield* no estaba allí, sino en la retaguardia, pero era necesario fingir la posición para poder «fabricar evidencias» de que había sido alcanzado por un misil aquel día.

Lo que declaró la Armada Real en su informe ulterior (BOI) fue que la distancia del lanzamiento había sido mucho menor, desde unas 20 NM (45 km)<sup>144</sup>,

---

144 Es necesario tener en cuenta que la declaración pudo estar influenciada, consciente o inconscientemente, para justificar la falta de reacción del buque ante el ataque, que se detalla más adelante.

aproximadamente la mitad de lo estimado por los atacantes cuando dispararon los misiles al blanco — supuestamente al *Hermes*—, lo cual se desprende al observar la carta que adjunta el oficial británico en su informe original (contenido en el Anexo C en su página 16). En Buenos Aires se especuló con insistencia, según noticias de diferentes extracciones, que el blanco alcanzado habría sido el portaaviones *Hermes*, hecho no reconocido por la Armada Real.

Resulta sintomático, al observar el reporte del capitán Salt, que el buque no hubiera podido detectar el misil ni recibir comunicaciones de alerta; también, el control de averías resultó muy deficiente: las bombas antiincendios de agua no funcionaban; el sistema de *chaff* no fue empleado; la evacuación de humo no estaba alistada para el combate. Los otros dos D-42 tenían sus tripulaciones con trajes antiplama y máscaras de oxígeno colocadas. ¿No se hallaban los tripulantes del *Sheffield* en sus puestos de combate, no tenían la protección debida<sup>145</sup>? Esto constituyó la causa de las numerosas bajas por quemaduras, inhalación de humo y de gases tóxicos. Demasiadas novedades para explicar algo que no debería haber tenido fisuras, a la hora de ser explicado... Ahora bien, el ataque al buque «el 1.º de mayo» podría aclarar las dudas y por qué este fue sorprendido en la primera acción del «paseo militar».

En los BOI se clarifican las fallas de la tripulación o del material durante el combate, que fueron de gran consideración en el caso del capitán Salt, a quien le correspondía ser sometido a una corte marcial. El contraalmirante Woodward, al ser consultado por esto en particular, manifestó que el almirante Fieldhouse, comandante en jefe de la flota, había decidido, pese a las fallas del capitán Salt, “que no se convocaría a una corte marcial, para evitar que los casos más problemáticos crearan una indisposición en la euforia general”<sup>146</sup>. Esta información fue publicada por Cobain, periodista decano del conocido periódico *The Guardian*, en su edición del 15 de octubre de 2015, con actualizaciones en noviembre de 2017 y abril de 2018<sup>147</sup>, quien editorializó:

... Hasta dos meses después del ataque, la BOI estaba insegura de si el Exocet había detonado o no. Si bien algunos tripulantes estaban convencidos de que lo había hecho, la junta de cinco miembros de la BOI, en 1983, concluyó negativamente y determinó que el incendio había sido producido por el combustible remanente de misil. Pero... 36 años más tarde, una reciente evaluación «oficial» del Ministerio de Defensa concluyó en que sí ‘había explotado’.

Los informes oficiales de los aviadores navales de los SUE al regresar de la misión han sido y son compatibles con el informe del BOI del capitán Hoddinot. Además, los fabricantes franceses del Exocet se limitaron a afirmar “que era imposible”

---

145 Situación de alerta «roja», en la cual se hallaban los otros destructores que, según el informe del *Sheffield*, le fue notificado después del impacto del misil.

146 COBAIN, Ian. *The Guardian*, 15 de octubre de 2015.

147 Ian Cobain es autor de *Cruel Britannia: una historia secreta de torturas y de ladrones de la Historia: secretos, mentiras y la construcción de una Nación moderna*. PGP public key, abril de 2018.

que no explotase (lo cual sería indicativo de que el *Sheffield* fue alcanzado por otro tipo de arma)<sup>148</sup>.

Nuestro comentario, ante tantos vaivenes de la verdad, se reitera en los «porqué». Tal vez, las bombas de la escuadrilla Torno sean la respuesta más plausible, y el tiempo —tarde o temprano— nos proporcionará la respuesta, como ya lo está haciendo. Por si resulta sugestivo, el capitán Salt, pese a la gravedad de sus cargos, llegó al grado de contralmirante. Es decir que logró escapar a una clara y grave sanción de una corte marcial, que hubiese puesto fin a su carrera, debido a las negligencias observadas en el buque del cual había sido capitán.

El análisis se ha realizado, no sobre información previamente publicada, sino luego de ver la reciente documentación oficial desclasificada, pero que no es reflejo de la auténtica verdad. Las fotografías dan lugar a suponer que se trata del mismo buque, pero en otro momento y situación táctica. Aunque parezca subjetivo, lo que se infiere era que se deseaba camuflar que el buque no estaba operativo y solo cumplía una tarea de señuelo radar, en la primera línea defensiva de la Fuerza de Tareas, aunque lo más probable haya sido que se encontrase fuera de servicio y alejado del lugar<sup>149</sup>.

Así planteada la investigación, el problema se reduce a descubrir dónde está la verdad entre dos hechos tácticos contrapuestos sobre la suerte de un destructor, en un mar turbulento. Por un lado, tenemos un D-42 incendiándose el 1.º de mayo, luego del pasaje de los «tornos», confirmado en amplitud. Por otro, la información británica da cuenta de que el *Sheffield* fue alcanzado el 4 de mayo por un misil Exocet —hecho no corroborado ni por otras fuentes, ni por medios neutrales o propios—.

El casco del *Sheffield* estuvo a merced de vientos y corrientes marinas durante cinco días, fue abordado por su capitán para intentar mantenerlo a flote y para repararlo vía Islas Georgias, pero luego Londres dispuso que no era conveniente. No se lo intentó reparar, sino hundirlo mediante explosivos colocadas por los comandos anfibios del SBS. El 10 de mayo, mientras era remolcado por la fragata *Yarmouth*, se dio vuelta y se hundió —o fue hundido por los buzos tácticos por orden del Almirantazgo británico—.

## Síntesis

Se clarifican las dudas que pudieron existir respecto de la necesidad de falsear la verdad. Se concluye que el General Belgrano no fue torpedeado por razones tácticas. Por consiguiente, su hundimiento se debió a razones de orden político que merecían urgencia.

---

148 Información proporcionada por la Dirección de Armas Navales (ARA), en 1982, después del ataque.

149 Información de detalle del informe oficial de la Junta Investigadora Británica, que respalda esta presentación, puede ser requerida al autor, ya que se encuentra a disposición, para su consulta.

Asimismo, la decisión del Gobierno británico fue adoptada contrariando la moderación y el *fair play* —demostrando apremio— pese al gran costo político, al no considerar la reacción adversa de la opinión pública ante el hundimiento del *Sheffield* el 1.º de mayo.

Las autoridades británicas, tanto políticas como militares, incurrieron reiteradamente en no decir la verdad al afirmar que el “Belgrano” había sido hundido en circunstancias que no fueron las reales (lugar y fecha), por lo que mantuvieron en secreto el ataque del 1.º de mayo al *Sheffield*, para hacerlo público.

La hora de origen del incentivo para hundir al “Belgrano” se sitúa a partir de las 04.10 h en que el comandante de la Fuerza de Tareas, contralmirante Woodward, dio la orden (incumplida) al *Conqueror*. En esos momentos, los buques argentinos regresaban al Continente; el crucero —y sus escoltas— era la única nave de fuste factible de ser atacada de inmediato, dada su proximidad a la ZET.

El Calte. Woodward afrontó un gran riesgo profesional y personal al ordenarle al *Conqueror* que hundiera al *Belgrano*. Su decisión denotaba ansiedad ante circunstancias no hechas públicas. Esas circunstancias fueron transmitidas desde el frente a los comandos en Londres, y del almirante Lewin a la primera ministra y al Gabinete de Guerra, que aprobó el ataque con extraña rapidez y autorizó el cambio de las reglas de combate para hundir al crucero argentino, el 2 mayo de 1982, a las 11:20 h.

En resumen, es necesario explicar el «porqué» el Reino Unido necesitaba hundir un buque importante; el “General *Belgrano*” era el único disponible; había urgencia en hacerlo, porque se alejaba<sup>150</sup>.

La duda surge a partir del hecho no reconocido por los británicos, pero que debe hallarse muy presente en los testigos de Puerto Argentino en el combate del 1.º de mayo, luego del pasaje de la escuadrilla Torno: un destructor que se aleja seriamente averiado y que despidе densas humaredas. Al anochecer, observaron estallidos en el horizonte; lo más plausible era que la lucha contra el fuego había fracasado y que había estallado su Santa Bárbara. Al buscar respuestas, ¿sería absurdo o irracional pensar que su capitán informó que debía abandonar el buque y que el comandante de la Fuerza de Tareas se sintió en la urgencia emocional de ordenarle al *Conqueror* torpedear al crucero y, al negarse este, debió comunicarse con el Almirantazgo para cambiar las ROE antes que el buque argentino se alejara? ¿Hubiesen los almirantes informado que, en el primer día de batalla, la Armada Real había perdido uno de sus buques capitales?

---

150 Además, según un documento oficial de la Escuela Naval Aérea de los Estados Unidos de Norteamérica: *Submarine operations during the Falklands War* (p. 9), la Armada Real tenía conocimiento del plan de operaciones de la Fuerza de Tareas argentina y de la misión del GT-79.3 (el *Belgrano* y los dos destructores). En ningún momento tenía previsto ingresar en la ZET ni participar en una operación de «pinzas». El Informe Rattenbach lo ratifica (Planes de la FT-79 y Declaraciones).

Una suposición subjetiva —por cierto—, pero sustentada firmemente en hechos comprobados, que le exigen al historiador formular hipótesis cuando carece de elementos de juicio reconocidos por el enemigo. No se han hallado otros factores que expliquen lo sucedido con un aceptable grado de certeza, ni con la necesaria contundencia para clarificar las circunstancias de causa y efecto, las incertidumbres o las falacias, producidas a partir de la versión oficial británica de los hechos. Si se considera que los testigos de Puerto Argentino no estaban alucinando colectivamente —no lo estaban— se logra responder a lo que, de otra forma, no tiene explicación lógica.

Pero... Clive Ponting, en su libro *El derecho a saber*, al relatar este hecho, señala que “los intereses de los almirantes y de los políticos navegaban en el mismo buque”. Innegablemente, él sabía lo que decía.

Si alguien objeta estas afirmaciones, está en su derecho, pero debiera hacerlo contestando, inicialmente, estas dos preguntas: ¿Cuál es el nombre del destructor atacado el 1.º de mayo? ¿Cuál era el estado del mar el 1.º y el 4? Debe tenerse en cuenta que el 4 de mayo fue evaluado como «mar 3» (olas de más de un metro), según el informe del diario de operaciones (libro de bitácora) del capitán del Conqueror, Christopher Redford Brown, y del capitán del HMS *Glasgow*, al mencionar en el BOI su dificultad de detección del ataque de los SUE debido al estado del mar (superficie “o mar picado” agitada por el viento).

La mayor prueba de lo que le había ocurrido al Sheffield con el arma que lo impactó yace en el fondo del mar, por decisión de la JCOS del Ministerio de Defensa británico<sup>151</sup>.

Lo relatado en estos módulos queda, ahora, a consideración del investigador histórico, ya quedará obrar según las pruebas presentadas «al tribunal». Al considerar cuál será la decisión de ese «gran jurado» en el juicio de la historia, se descubre la respuesta a la gran pregunta. Usted, estimado lector, también participa de ese descubrimiento.

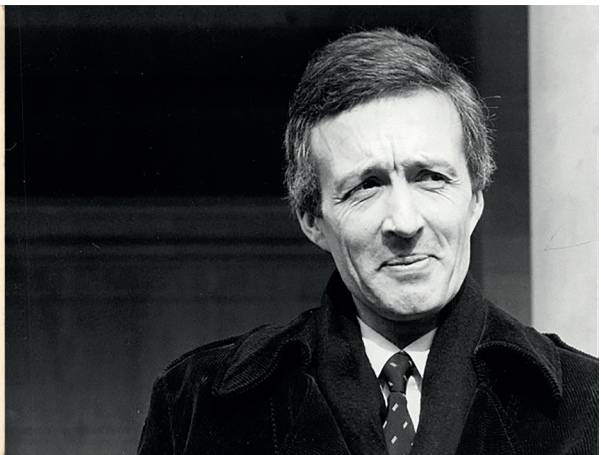
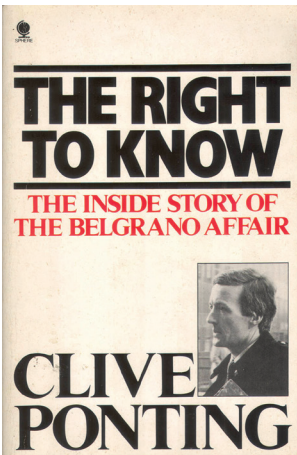
¿Fue el destructor HMS Sheffield del Reino Unido atacado el 1.º de mayo? ¿O fue declarada otra fecha, para mantener oculto un hecho que podía determinar que la flota británica regresara luego del primer día de combate? Solo era necesario blanquear el hecho, y la primera oportunidad se dio 72 h después, con el ataque de los Exocet; uno de los cuales podría haber impactado en el Hermes, como se rumoreó insistentemente durante esos días.

Seguramente allí encuentre el porqué del apuro de la Armada Real en cometer un acto deleznable.

---

151 Primero, se pensó en recuperarlo; luego que los SBS (comandos anfibios) colocaran cargas explosivas para hundirlo; después que no se reparara el rumbo y, luego, esperaron un mar picado (35 nudos de viento, el día que se hundió) para que el agua entrante por el rumbo hiciese el trabajo.





37. Clive Ponting.





## MÓDULO 4

# LA SAGA DE CLIVE PONTING

“Hubo por parte del Gobierno, en una cantidad de aspectos, una estela de declaraciones inexactas sobre el hundimiento del Belgrano”.

Sir Lawrence Freedman

### INTRODUCCIÓN

#### ¿QUIÉN ERA CLIVE SHERIDAN PONTING?

Fue un alto funcionario civil del Ministerio de Defensa británico, desde el año 1982 hasta el 17 de agosto de 1985, fecha en que, bajo grandes presiones, se vio obligado a renunciar. Importa a los argentinos e historiadores el papel fundamental que protagonizó durante el Conflicto del Atlántico Sur y los años ulteriores ya que, por rectitud en sus funciones, apego y lealtad a su organismo y a la verdad como valor, debió sufrir persecuciones políticas, ser despedido de su cargo y sometido a un juicio penal. Tuvo que afrontar ser juzgado por un tribunal de justicia del Reino Unido y, pese a que su presidente lo consideraba culpable de haber violado el Acta de Secreto Militar —específicamente, su sección II<sup>152</sup> que entiende en cuestiones de espionaje—, el tribunal constituido por doce jurados lo absolvió por unanimidad. Esto lo explicó en su célebre libro.

Su aporte a la verdad, que es útil a «la causa argentina», ha sido menospreciado e ignorado por historiadores e investigadores, cuestión que no ocurrió en el Reino Unido por más de una década, donde la cuestión del hundimiento del “General Belgrano” ocupó las primeras planas de los medios.

Su obra ejemplar fue *The Right to Know (El derecho a saber)* que, lamentablemente, no llegó a conocimiento de la Comisión Rattenbach, al disolverse en 1983. Si esto no hubiera sucedido, hubiese orientado la confección del Informe Final, con un aporte fundamental para saber qué ocurrió entre el 1.º y el 2 de mayo de 1982, con el hundimiento del destructor HMS Sheffield y del Crucero ARA General Belgrano. El autor asume como una responsabilidad y un deber la inclusión de su testimonio y la determinación de seguir investigando, hasta donde sea posible.

La investigación llevó a Ponting a entender lo ocurrido, a descubrir la actitud asumida por la máxima conducción del Reino Unido que, en aquel tiempo, era el Gabinete de Guerra y a confirmar con abundancia de elementos de juicio lo relatado en los módulos anteriores, a partir de las hipótesis empíricas allí formuladas.

Dado que Ponting debió investigar lo acontecido al General Belgrano, ignorando el ataque sufrido al Sheffield por la Escuadrilla Torno el día anterior, su libro revela cuestiones de importancia al investigador propio. Ello hace conveniente alertar al

---

152 La Sección II comprende las violaciones “a la información”, mientras que la Sección I se refiere a los actos de espionaje.

lector sobre la necesidad de repetir hechos ya narrados en los módulos 2 y 3, donde ambas versiones se superponen, al ser necesario comparar e interpretar que esos factores y sus importantes circunstancias lo fueron, en gran parte, previos a la comprobación empírica de la obra de Ponting. Luego, a la luz de su escrito y de la odisea sufrida, se logra metodológicamente la justificación de lo narrado en los módulos mencionados que, al ser confrontados con la cantidad de hechos conocidos por *El derecho a saber*, confirman los hechos debido a la verosimilitud que guardan ambas fuentes<sup>153</sup>. Ello hace necesario recurrir a ciertas reiteraciones del caso —propios de una investigación—, tener en cuenta las diferentes fuentes (una, británica y la otra, argentina) y, finalmente, mostrar el resultado obtenido.

## **LOS PORQUÉS DEL ENVÍO DE LA FUERZA DE TAREAS**

La odisea de Ponting comenzó en 1984, luego de que Michael Heseltine fuera designado ministro de Defensa del Reino Unido. A poco de hallarse en funciones, recibió un pedido del Parlamento para que informara sobre las causas del hundimiento del crucero argentino General Belgrano, que habían despertado muchas controversias, especialmente en la prensa londinense. Obviamente, como el tema no era una cuestión de su entero conocimiento, Heseltine optó por llamar a Ponting, jefe de la DS-5, una división responsable de la delicada tarea de llevar la supervisión presupuestaria de las operaciones militares del Ministerio de Defensa, quién además —como personal civil superior— había intervenido en el proyecto de reducir, de forma considerable, el presupuesto de la Armada Real.

Suponemos que Ponting le contestó al ministro algo así como: «entendido, jefe» y, unos días después, apareció en el despacho, con una carpeta que contenía el informe. Heseltine habría comenzado a hojear el contenido y observado, no sin alarmarse, que lo allí mencionado involucraba afirmar que los ministros<sup>154</sup> no habían dicho la verdad al anunciar los detalles del ataque. En un momento dado, le debe haber preguntado a su subalterno: —¿Usted cree que podemos informar esto al Parlamento?

La respuesta del experimentado funcionario pudo haber sido algo así como: —Jefe, ese no es mi problema, más bien es el suyo. Luego, debe haberse retirado del despacho.

Lo que Ponting no imaginaba era que su «jefe» declararía en su contra en un juicio penal, en representación del Gobierno y, dos años más tarde, se encontraría con él, sentado en el cómodo banquillo de los acusados.

### ***Crown jewels, Las joyas de la Corona***

Los informes secretos de Ponting conformaron un conjunto de escritos que se llamó *Las joyas de la Corona*, cuyo contenido no ha sido publicado y permanece

---

153 BUNGE, Mario. *La Ciencia, su método y su filosofía*, p. 78.

154 Ponting utiliza esta palabra con frecuencia, para designar a las autoridades responsables involucradas (ministros, secretarios, subsecretarios, jefes navales, etcétera).

velado. Allí explicaba lo que sucedió cuando se tomó la decisión de hundir al crucero ARA General Belgrano, el 2 de mayo de 1982, cuando la flota argentina había recibido la orden de replegarse a sus bases costeras. En términos breves, fue el único agente del Reino Unido, sin protección de fueros —además del parlamentario del bloque laborista, Tam Dalyell, miembro de esa bancada de la Cámara de los Comunes del Parlamento británico—, que tuvo la hombría de bien y el coraje de asegurar que el hundimiento del crucero tuvo dos motivaciones políticas: para la primera ministra, que le aseguraba la permanencia en el cargo; y para la Armada Británica, que le permitía evitar la desprogramación de sus buques.

Los documentos de *Las joyas de la Corona* denunciaban que los funcionarios involucrados —políticos y militares— les habían mentido al Parlamento y a la opinión pública. Esta acusación incluía al, entonces, ministro de Defensa John Nott. Afectaba, además, a la propia primera ministra Margaret Thatcher, quien luego sería asediada por la prensa e interpelada en el Parlamento. Las dudas públicas y fundadas, sobre las verdaderas razones del hundimiento del crucero argentino, motivaron fuertes críticas al Gobierno de la «Dama de Hierro» y a sus ministros.

Simultáneamente, Ponting señalaba que la cúpula del Almirantazgo necesitaba de un conflicto armado para evitar la desprogramación de gran parte de su flota, política ordenada por el Gobierno conservador de la Sra. Thatcher. A esto se le sumaba la descolonización de territorios de ultramar del Reino Unido, entre ellos, las Islas «Falkland». Estas políticas ya tenían sanción favorable del Parlamento y del FCO, encargada de aplicarlas como organismo a cargo de las Relaciones Exteriores del Reino Unido.

El “General Belgrano” y la decisión de hundirlo significaron escalar el conflicto a niveles innecesarios; violaron el artículo 51 de la ONU respecto del «uso mínimo de la fuerza», lo que significó el fin de las políticas de descolonización del Gobierno británico, y llevaron al fracaso la gestión del cese del fuego del presidente del Perú, Belaúnde Terry, para detener el Conflicto del Atlántico Sur.

### **La necesidad y la urgencia de cambiar las ROE<sup>155</sup>**

El hundimiento del buque argentino provocó una ola de horror en el Reino Unido y en el resto de Europa y del mundo, ya que se hallaba fuera de la Zona de Exclusión fijada por Londres, para el desarrollo de las operaciones bélicas, según las ROE. Por cuestiones de urgencia, se cambiaron las ROE en ejercicio, para poder atacar naves enemigas, dentro de una circunferencia alrededor de las Islas de 200 NM llamada ZEM (Zona de Exclusión Marítima), según el siguiente detalle, que consta de tres partes.

---

155 Las ROE o reglas de empeñamiento son limitaciones que los Gobiernos imponen a las FF.AA. en caso de un conflicto bélico, a efectos de limitar el uso excesivo o el daño político de sus fuerzas en la guerra, por razones humanitarias o racionales.

En primer lugar, la ZEM fue puesta en efecto el 12 de abril, con vigencia hasta el 30 de ese mes. Segundo, el 30 de abril fue cambiada la ZEM por una ZET marítima y aérea que penetrara la circunferencia, con la excepción del portaaviones argentino 25 de Mayo, que podía ser atacado fuera de la ZET, dado el alcance de sus aviones embarcados. Finalmente, la ZET tuvo una vigencia fugaz, ya que el 2 de mayo por la mañana extendieron las ROE, por las de atacar fuera de dicha zona, no solo al portaaviones, sino a toda nave argentina en alta mar. El cambio fue ordenado pocas horas antes del hundimiento del crucero General Belgrano, con premura y sin aviso previo.

Esto ocurrió en una reunión, como vimos en el módulo anterior, cuando había sido convocado con urgencia el Gabinete de Guerra, a mediodía del sábado 2 de mayo en Checkers, residencia de fin de semana de la primera ministra. Al hacerlo, si bien ejercían un derecho reconocido por las leyes de la guerra en el mar: «cambiar las ROE de atacar solo a buques que violasen la Zona de Exclusión, que el propio Reino Unido había fijado, y comunicar tal decisión a la República Argentina, por las de atacar a buques argentinos fuera de la zona mencionada», lo cual debía tener vigencia a partir de un preaviso, requisito que fue ignorado por el Gabinete, dada la urgencia de hundir al desprevenido buque.

### ***The right to know, el derecho a saber***

Este título refiere en detalle al “porqué” del hundimiento del crucero General Belgrano, tratado anteriormente.

En momentos en que el oficial comandante del crucero, capitán de navío Héctor Bonzo, navegaba confiado, creyendo que se hallaba fuera de la zona limitada por las ROE y que navegaba sin peligro inminente y sin tener presente la tragedia que se avecinaba. El caso no ha sido propiamente discutido o aclarado, hasta el día de hoy, a pesar de que el aviso previo del cambio de las ROE era de conocimiento del Gabinete de Guerra de la señora Thatcher. El 1.º de mayo al mediodía se adoptó la decisión<sup>156</sup>, un factor que debía ser explicado en cuánto a sus causas, a la luz de documentos desclasificados recientemente.

Debió ser de tal magnitud el apresuramiento británico por hundir al Crucero, «el cual cumplía órdenes de replegarse al Continente junto con el resto de la Flota Argentina» que se obvió esa comunicación, pues transcurrieron unas pocas horas entre la decisión del hundimiento y su efectiva realización, que no hubo tiempo de informar a la República Argentina, «mediante la embajada de Suiza, coordinadora entre ambas Naciones en conflicto» con 24 h mínimas de anticipación, cuestión vital y de suma gravedad, no debidamente justipreciada por nuestro Gobierno<sup>157</sup>.

---

156 En 2005, el Congreso argentino, merced de las declaraciones del capitán del *Conqueror* y de la BBC, denunció que el hundimiento del “Belgrano” era “un crimen que viola el derecho que regula los conflictos bélicos, en especial, la Convención de La Haya de 1907”. Pese a ello, el Gobierno no presentó denuncia alguna ante la Corte Internacional de la Haya.

157 La ROE recién fue comunicada a la República Argentina el 7 de mayo.

De cualquier forma, los británicos conocían los planes de nuestra Flota de Mar, gracias a eficaces acciones de inteligencia, y no podían ignorar la misión del crucero, así como su posición y rumbo al ser torpedeado. Tampoco ignoraban que los tres grupos de la Fuerza de Tareas FT-79 de la Armada Argentina (GT-79.1, GT-79.2 y GT-79.3), habían recibido el 1.º de mayo a medianoche la orden de replegarse<sup>158</sup>, este último perteneciente al crucero argentino.

El contenido del documento *Las joyas de la Corona* —julio 1984— no ha sido develado, pese a que se trataba poco menos, de un secreto a voces en esferas bien informadas británicas, pero sin duda contenía lo que Ponting había descubierto sobre los móviles del hundimiento del General Belgrano. Tampoco lo alertaron los argentinos que tenían antecedentes sobre estos hechos de crear un supuesto “«peligro»” o amenaza a la Fuerza de Tareas, por el Grupo de Tareas «GT 79.3.», con el crucero y los viejos destructores ARA «Bouchard» y «Piedra Buena».

Heseltine, dadas las implicancias que significaba enjuiciar a los ministros de haber mentido, en lugar de enviar *Las joyas de la Corona* al Parlamento, que era su obligación, se los elevó a la primera ministra, quien al leer su contenido preguntó: “¿Quién escribió esto?”.

Al recibir la respuesta, la Sra. Thatcher, persona autócrata y de armas llevar, ordenó: “¡Échenlo!”.

Desde ya, esto que se explica en unas breves líneas, fue algo más complicado y se extendió durante al menos dos años en el juicio que se inició, en los cuales la primera ministra debió superar una interpelación, y los ministros «en especial el de defensa»-intentaron rechazar el haber faltado a la verdad al Parlamento, al anunciar detalles tergiversados o falsos sobre el hundimiento del Crucero, mientras la noticia pobló las primeras planas de los diarios británicos, pues la mayoría de ellos estaban a favor de la verdad, de la libertad de prensa... y de no perderse un escándalo de aquellos.

Luego, nuestro funcionario Clive Ponting, en menos que canta un gallo, se vio privado de su cargo, con su carrera extinguida, despedido con escándalo, sin honores ni justicia, socialmente incinerado, y acusado por haber perjudicado al Estado al dar a conocer una información perjudicial, con un cargo que podía incluir el espionaje. Esto inició otro proceso colateral sobre la discutida cuestión de los secretos de la Ley, cuyo origen y sanción se remontaba al año 1911 y su última aplicación, anterior a los hechos aquí narrados, databa de la década de los 60. El Informe Franks, un documento producido por una comisión de notables encargados de estudiar las razones del conflicto, concluyó en que la Ley debía ser actualizada y limitada en sus alcances. Pero esto no ocurrió.

Ponting explica en su obra *El derecho a saber* que la Armada Real se había opuesto a la reducción de sus fuerzas, ya que el portaaviones *Invincible*, una nave que

---

158 Merced a la desclasificación del Informe Rattenbach (2012).

era su orgullo, sería vendido a los australianos junto con las naves anfibas de desembarco *Fearless* e *Intrepid*. El número de destructores y fragatas sería reducido de 50 a 40 unidades y, de estos, el 15 % serían destinados a reservas, además de buques de apoyo. La Armada Real nunca aceptó las reducciones y peleó duramente para tratar que se revocaran. Hacia fines de 1982 se estaban acercando al punto irreversible en que se venderían algunos buques y otros serían desguazados<sup>159</sup>. Esta afirmación está corroborada por incontables documentos e informaciones obtenidas hasta décadas posteriores al hecho en sí.

Mr. Ponting y Mr. Dalyell no podían haber sido más claros al descubrir las verdaderas motivaciones británicas para ir a la guerra. El problema hubiese sido que la Armada Real regresara sin combatir, en especial por aquello de que la Fuerza de Tareas de 1982, era “la más poderosa Armada del Reino Unido en la historia...”, según las máximas autoridades militares británicas.

Simultáneamente, en el Reino Unido la situación de la Sra. Thatcher, en las encuestas de marzo de 1982, publicaban que su Gobierno era espectacularmente impopular, y que se formaba una nueva amenaza política a su hegemonía: el Partido Social Demócrata en unión con el laborismo, que arrasaba en las encuestas.

Casi imperceptiblemente surgió una alianza entre los políticos y la Armada Real... Los marinos podían hacer lo necesario, los políticos querían que esto sucediera para salvar al Gobierno —decía Ponting.

Conclusión: El resultado fue el envío de la Fuerza de Tareas. *Ergo*, no fue por culpa del desembarco de Davidoff en las Islas Georgias, sino la excusa, en forma de interpretación, que se trataba de una «invasión» para enviar la flota.

## **LOS TROPIEZOS OFICIALES CON LA VERDAD**

Afirma Ponting<sup>160</sup>, invocando el Art. 51 de la Carta de la ONU, que teniendo en cuenta que el Reino Unido en ningún momento estuvo en guerra declarada contra la República Argentina, que el empleo de la fuerza permitía «...el derecho inherente a la autodefensa individual o colectiva hasta tanto el Consejo de Seguridad hubiera tomado las medidas necesarias para mantener la paz y la seguridad internacionales». Esto debía interpretarse como que «...La acción militar del Reino Unido tenía que limitarse a hacer que las fuerzas militares argentinas se retiraran de las *Falkland*, y descartar acciones más agresivas, puesto que irían más allá de la autodefensa». (Recuérdese que cuando las fuerzas de Infantería de Marina argentinas tomaron Puerto *Stanley*, tenían órdenes estrictas de no causar víctimas al enemigo, gracias a lo cual sufrieron bajas propias por el fuego británico).

Por supuesto, la “autodefensa” interpretada por el Reino Unido del Art. 51, era que el 1.º de mayo Puerto Argentino fuese bombardeado, por un bombardero

---

159 PONTING, Clive. *El derecho a saber*, pp. 97-98.

160 *El derecho a saber*, p. 99

Vulcan con bombas de fragmentación de 1000 libras<sup>161</sup> y luego, mediante dos pasajes de sus aviones embarcados en los portaaviones HMS Hermes e Invencible atacaran esas instalaciones, y también la Base de Darwin, donde produjeron varias víctimas. Era lo necesario para producir violencia y, a la vez, la respuesta que ellos daban a las órdenes de las tropas argentinas que recuperaron las Islas, sin herir a nadie. Pero más necesario aún resultaba activar un conflicto armado, y mostrar la necesidad y la eficacia de la Fuerza de Tareas en el combate. Aparentemente, había llegado el día esperado por el Almirantazgo británico. Lo que no pudieron calcular fue el costo de la guerra.

Pero, como vimos, en las primeras horas de la tarde del 1.º de mayo, una flotilla compuesta por un destructor D-42 y dos fragatas tipo 21 que se hallaban en aguas cercanas al Sur del aeropuerto, iniciaron fuego naval sobre sus instalaciones. La flotilla fue atacada y repelida por una escuadrilla de aviones M-5 Dagger de la Fuerza Aérea Argentina<sup>162</sup>. Los buques británicos escaparon mar adentro, pero el mayor de ellos, el destructor, se alejó con un considerable fuego abordo, lo cual no fue hecho público por los británicos.

Ponting explicó que después de la presentación de *Las joyas de la Corona*, poco a poco el Gobierno debió ir aceptando las verdades contenidas en el documento y modificando sus afirmaciones anteriores. Una de ellas señalaba que el crucero y su grupo de tareas habían sido detectados unas pocas horas antes de ordenarse al submarino Conqueror lanzar sus torpedos.

La verdad indica que el crucero argentino fue detectado el 30 de abril, «detectado» no es lo mismo que «avistado»: lo primero indica el uso de medios electrónicos, lo segundo, el ojo humano». Además, a medida que avanzaba la interpelación del Parlamento, se interrogó al organismo dependiente del Comité Conjunto de Inteligencia (QCHQ) en Cheltenham, encargado de descifrar los mensajes argentinos encriptados. La respuesta del Comité fue que esa mañana, 1.º de mayo, no habían descifrado mensaje alguno de la Flota Argentina.

A principios de 1985, los importantes periódicos *The Guardian* y *The Observer* publicaron artículos que sostenían que todas las comunicaciones argentinas habían sido interceptadas, descifradas e inmediatamente enviadas al Centro de Operaciones Navales en *Northwood*, y a *Checkers*, incluyendo los mensajes de la Cancillería Argentina<sup>163</sup>.

---

161 Estas bombas —llamadas Beluga— son antipersonales y retardadas. Al explotar, a veces, horas después del impacto, producen al estallar una gran cantidad de esquirlas para causar víctimas.

162 La escuadrilla no se hallaba bajo el mando del CTOAS, ya que dependía de la Fuerza Aérea Sur y de un comando específico e independiente. Al no ser un elemento conjunto, no necesariamente informaba sus intenciones operativas. Esta operación constituye la inspiración de reproducir el óleo del Módulo 3.

163 La única excepción fueron los mensajes de la FAA, gracias a la instalación de un sistema de codificación muy reciente, que no figuraba en los protocolos y manuales decodificadores de rutina de los sistemas de comunicaciones británicos.



El 30 de abril el Gabinete de Guerra había aceptado atacar sin aviso y sin indicio alguno de una amenaza militar específica, al portaaviones 25 de Mayo fuera de la Zona de Exclusión. El 2 de mayo el Gabinete de Guerra convino en atacar toda nave de guerra en alta mar que se hallara fuera de Zona de Exclusión anunciada, también sin aviso.

La decisión de atacar al portaaviones argentino fuera de la Zona de Exclusión puede entenderse como justificada tácticamente por el alcance de sus aviones embarcados, pero entre el 30 de abril y el 2 de mayo algo debió ocurrir, para que se sancionara una nueva Regla de Empeñamiento, sin preaviso, permitiendo el ataque fuera de la Zona de Exclusión.

## Urgencias para hundir un buque

Una pregunta indiscutible era por qué había tanta urgencia. Pero, si recordamos que un hecho es en sí más su circunstancia, la cual nos indicaba que el portaaviones “25 de Mayo” (objetivo seleccionado) se hallaba lejos y el “General Belgrano”, en cambio, próximo a la Zona de Exclusión Total y alejándose hacia el Oeste y a tiro de pichón por el submarino nuclear que lo seguía de cerca. La circunstancia del «porqué» de la urgencia no ha sido narrada por Ponting, ya que él desconocía los hechos tácticos del 1.º de mayo, mantenidos en secreto. Al ignorar estos hechos, lo cual se deduce de la cronología de esos días<sup>164</sup>, carecía de un acontecimiento fundamental para precisar la causa más certera de lo sucedido «el porqué del acto más perverso de la guerra».

Respecto del cambio de rumbo del crucero hacia el Oeste, interrogado el almirante Lewin (primer lord del Almirantazgo) si había informado a la Sra. Thatcher ese «detalle» previo a ordenar al Conqueror de hundir el buque, este contestó que no lo tenía presente, ya que consideró que el cambio de rumbo de una nave enemiga en la guerra, era una nimiedad innecesaria de ser conocida por la primera ministra «pese a violar las Reglas de Empeñamiento, con su orden de hundir una nave con un millar de tripulantes y una gestión en ciernes de cese del fuego». En verdad, resulta más lógico pensar que lo que se estaba haciendo, era salvar la responsabilidad de la Armada Real y de la Dama de Hierro ante la «molesta» interpelación del Parlamento, como lo afirmara Ponting.

El capitán del submarino ya había recibido ese mismo día una sorpresa mayor, a primera hora de la madrugada: la orden del comandante de la Fuerza de Tareas —Calte. John Woodward— de torpedear al desprevenido buque enemigo, lo cual era una orden insólita e ilegal, ya que los submarinos nucleares no estaban en la línea de comando del comandante de la Fuerza de Tareas. El capitán del submarino, no sin asombro, le recordó que él no podía cumplirla porque dependía directamente de la Fuerza de Submarinos en Northwood (Reino Unido) y, además, que el buque se hallaba fuera de la Zona de Exclusión, por lo que se requería una orden del máximo poder político, por sus implicancias.

---

164 Ponting, op. cit., pp. 130-131.

Woodward, al comprender que esto era verdad, se comunicó con el comandante de la Fuerza de Submarinos, quien pese a ser las 04:00 h de un día sábado, hizo lo propio con el comandante en jefe de la Flota, almirante sir John Fieldhouse, y este a su vez a sir Terence Lewin, primer lord del Almirantazgo, quien decidió que la novedad debía ser del conocimiento urgente de la primera ministra y del Gabinete de Guerra. La reunión fue convocada de inmediato a las 11:00 h en Checkers, residencia de la Sra. Thatcher. A las 11:20 h el primer lord recibió del gabinete la autorización de hundir al crucero argentino.

Cuando el comandante del submarino nuclear HMS Conqueror, capitán Christopher Wredford Brown, a las 11:20 h recibió la orden de hundirlo y, luego de haber dado la posición y rumbo del Belgrano —alejándose de la Zona de Exclusión— se la hizo repetir para estar seguro de lo que le estaban ordenando, ya que previamente había informado el rumbo del crucero alejándose hacia el Continente, por lo cual le pareció innecesario hacer el impropio ataque.

Y ahora retornamos al por qué de la circunstancia de la urgencia de las comunicaciones y de la velocidad con que se tomaron en tan pocos minutos semejantes decisiones de máximo nivel, —al hundir un viejo buque que regresaba a su base confiado que había finalizado su misión— y de violar las propias reglas de juego, que el Reino Unido había declarado; hecho que traicionaba al *fair play*, juego limpio británico, y que tendría una enorme y desfavorable repercusión política.

Es de hacer notar que sir Francys Pym, ministro a cargo del FCO, previo a partir en viaje urgente a Washington y a Nueva York el día 1.º de mayo, recomendó al gabinete sobre la gravedad de hundir al portaaviones o buques enemigos fuera de la Zona de Exclusión—. Cuando llegó al Aeropuerto de Washington hoy, Donald Reagan, el 2 de mayo, al responder a un periodista sobre cuáles serían las próximas acciones navales, expresó: “Por el momento, hacer cumplir la Zona de Exclusión fijada en las Islas”, ignorando que estas habían sido reemplazadas, sin ser él consultado, mientras volaba hacia EE.UU. en el Concorde.

En tanto, el 5 de mayo, el ministro John Nott se dirigió al Parlamento e informó la siguiente noticia: “el 2 de mayo a las 20:00 h «Z», uno de nuestros submarinos detectó al crucero “General Belgrano”, escoltado por dos destructores que estaban rodeando a nuestra Fuerza de Tareas que se hallaba a solo horas de distancia. El ataque de nuestro submarino se dirigió al buque principal y no a los destructores que lo acompañaban, a efectos de que pudiesen asistir al crucero<sup>165</sup>”.

Extraña afirmación del ministro Nott... ¿No hubiese sido más humanitaria y racional hundir un buque de menor porte, para que fuese asistido por el Crucero? Y de paso... ¿de dónde sacó que estaba rodeando a la Fuerza de Tareas?

---

165 The Observer, *Belgrano: Kinnoock accuses Heseltine*, 16 de septiembre de 1987.

## La tergiversación y el ocultamiento de la verdad

Este mensaje desató una cantidad de dudas que terminaron en interpelaciones de la Comisión de Asuntos Exteriores del Parlamento al Gobierno de la Sra. Thatcher, que alimentó las primeras planas de los medios británicos durante los siguientes tres años. El mensaje fue repetido luego en la Cámara de los Lores. Para empezar, lo expresado por el funcionario del Ministerio de Defensa<sup>166</sup> adolecía de inexactitudes incompatibles con su función y responsabilidades, ya que:

1. El crucero no había sido detectado unas pocas horas antes del ataque eran 30 horas, en realidad.
2. No estaba rodeando a la Fuerza de Tareas en una operación de pinzas. Se estaba alejando hacia aguas seguras, desde hacía varias horas, al igual que los buques británicos, en sentido opuesto.

La primera respuesta provino de Dennis Healey, líder delegado de la oposición, quien manifestó una inmediata mención al tema del empleo de la fuerza mínima.

Lord Gilbert, ex ministro de defensa y ex ministro de gobierno, enfáticamente expresó en el Parlamento: “El ataque no había tenido por objeto emplear la fuerza mínima, por el contrario, lo que buscaba era producir el máximo de bajas y un golpe psicológico a los argentinos”. De lo expuesto se desprende que la psicología suele resultar útil para explicar ciertas operaciones militares.

3. Había otra pregunta que pudo haberse formulado, ya que, si el grupo de tareas del “General Belgrano” era una amenaza para la Fuerza de Tareas, y el Conqueror lo estaba siguiendo desde hacía 30 h, ¿por qué no lo atacaron el día anterior en el que hubo un combate aeronaval en las Islas, cuando existían presunciones de un desembarco y los buques argentinos no habían recibido la orden de repliegue...?

Esta pregunta nos retrotrae a una primera respuesta. Algo había sucedido que se desconocía en Londres y, en especial, sobre el resultado del ataque de la Fuerza Aérea Argentina a los buques, que bombardeaban el aeropuerto, ocurrido aproximadamente a las 15:00 h «Z» del día 1.º de mayo, lo cual aún no había sido revelado en Londres. Los informes de numerosos observadores, destacados en la zona bombardeada, sobre el fuego naval de la flotilla británica, que se hallaban a la vista en un día calmo y de buena visibilidad no han sido suposiciones, están documentados. Incluso, un puesto de la Red de Observadores del Aire de la FAA, al anochecer vio el resplandor de un incendio y escuchó estallidos provenientes del lugar, donde se había replegado dificultosamente el buque de mayor porte, un D-42 seguramente producto del fuego al ser alcanzado la santa bárbara del navío.

En las siguientes declaraciones al Parlamento el 4 de mayo y días ulteriores, el

---

166 PONTING, Clive. *El derecho a saber*, pp.129-130.

ministro de Defensa fue llamado al Parlamento para informar que, además del hundimiento del crucero, ese día, había sido alcanzado el destructor D-42 HMS Sheffield; y este respondió con evasivas y faltando a la verdad, al ser interrogado por Mr. Healey respecto de la distancia en que se encontraba el “Belgrano” de los británicos.

Dijo elípticamente Mr. Nott: “Ayer aclaré que todas nuestras fuerzas en el Atlántico Sur se emprenden dentro de una estricta autorización y control político. La decisión efectiva de lanzar los torpedos evidentemente, fue tomada por el comandante del submarino”.

Mr. Nott ciertamente no decía la verdad al Parlamento. Incluso se mintió acerca de la distancia a que se encontraba el GT-79.3 del buque más próximo de la Fuerza de Tareas tratando de justificar una inexistente operación de pinzas, cuestión a la cual también fue inducida la primera ministra, quien debió faltar a la verdad ante las cámaras y los entrevistadores. Luego, lo mejor que podían hacer los buques argentinos era alejarse ante la fuerza que debían enfrentar, pese a ignorar que existía una nueva ROE<sup>167</sup>.

De cualquier forma, nadie podía contradecir al ministro de Defensa: el *Conqueror* y su capitán de hallaban a miles de km en las profundidades del Atlántico Sur, y allí fueron mantenidos durante meses, luego de finalizada la guerra, hasta que se les ordenó regresar a su base en *Faslane*, Escocia, lejos de las tormentas parlamentarias y de los torpedos de Mr. Dalyell al Gobierno. Cuando el *Conqueror* llegó a su base meses más tarde, un periodista del diario *The Scotman* le preguntó si él había tomado la decisión de hundir al General Belgrano, quien sorprendido dijo, que él no tomó decisión alguna y solo cumplió órdenes.

Imaginamos que luego se habrá enterado de lo que había sucedido en el Parlamento con las escénicas falsas de Mr. Nott y del Almirantazgo.

El capitán Christopher Louis Wredford Brown, digno oficial de la Armada Real, al tomar conciencia de que a su regreso sus superiores lo habían manipulado a él y a su tripulación, tuvo la dignidad de pedir el retiro. Fue una sorpresa, tenía el privilegio de ser el primer comandante de un submarino nuclear, que hundía un buque enemigo en una guerra. Había escrito una página histórica dentro de su especialidad, es decir, tenía las puertas abiertas al Almirantazgo, si lo hubiese deseado<sup>168</sup>. Su segundo comandante, en cambio, llegó a ser primer lord del Almirantazgo.

---

167 Incluso lo aclaró el CN Héctor Bonzo, comandante del crucero General Belgrano, al confirmar que el buque enemigo más próximo se hallaba a 14 hs de navegación, a la máxima velocidad del crucero, contrariando declaraciones sobre la “pinza” de la Sra. Thatcher como un “desatino total”. (Ponting, El derecho a saber; Gavshon y Rice, *The sinking of the Belgrano*; Robert Fox, *Eyewitness Falklands*; Nigel West y Oleg Tsarev, *The Crown Jewels*; y otras numerosas fuentes, siempre británicas).

168 Palabras del mariscal cuatro estrellas (RAF) Michel Armitage, Jefe de Inteligencia militar en la guerra.

## EL JUICIO AFRENTOSO E IMPROCEDENTE A CLIVE PONTING

El tiempo, sabio apoderado de la verdad, nos proporcionará algún día la respuesta además de lógica muy cierta: que los británicos conocían no solo la posición y rumbo del crucero, sino la de todos los restantes buques de la Fuerza de Tareas argentina, incluyendo la misión y constitución de sus Grupos de Tareas dependientes. Es decir, todo esto quedó atestiguado en el Diario de Operaciones —libro de bitácora del Conqueror (folio 133)— el cual desaparecería más tarde. Parece más verosímil que la «operación de pinzas» fue transformada en una *misse en escéne*, una presentación teatral ante los medios para salvar a la primera ministra, el pellejo de los ministros y de los almirantes complotados.

La propia Margaret Thatcher hallándose en campaña para su reelección en una memorable y conocida discusión en público por TV, se vio obligada a falsear la verdad cuando al ser interrogada —contestó burdamente— que el Belgrano no estaba navegando en dirección opuesta a las Falkland, y que se aproximaba a las Islas<sup>169</sup>. También afirmó que el Gobierno no estaba en conocimiento de las gestiones de paz del presidente Belaúnde Terry.

No es sorprendente esta forma de proceder de la luego baronesa Thatcher. Afirmó en otra oportunidad que «la agresión no paga», refiriéndose a la recuperación transitoria de las Islas por la República Argentina, y que la Fuerza de Tareas fue enviada al Atlántico Sur en defensa de «los más puros principios».

En abril de 1984, el vicealmirante Lombardo, en una entrevista realizada por la BBC en el programa Panorama, expresó que el capitán del Conqueror había hecho tácticamente lo necesario al torpedear al “General Belgrano”, pues el crucero «era una amenaza para la Fuerza de Tareas. Esto se publicó ampliamente en los medios, favoreciendo la postura de la primera ministra y del ministro de Defensa.

Si bien Simons Jenkins<sup>170</sup> opinó que Lombardo, aun al alejar sus buques de las Islas, mantenía dos opciones: atacar las líneas logísticas de la Fuerza de Tareas, o una estrategia de «ataque y repliegue» en caso de un desembarco británico en las Islas<sup>171</sup>. Las interpelaciones continuaron durante meses, e incluso años, y la primera ministra pudo conservar su puesto al ganar la reelección.

En realidad, el comandante del TOAS se refería a la misión contenida en su Plan de Operaciones, que consistía en comprometer el grupo de tareas solo en caso de producirse un desembarco británico, lo cual no ocurrió el día 1.º de

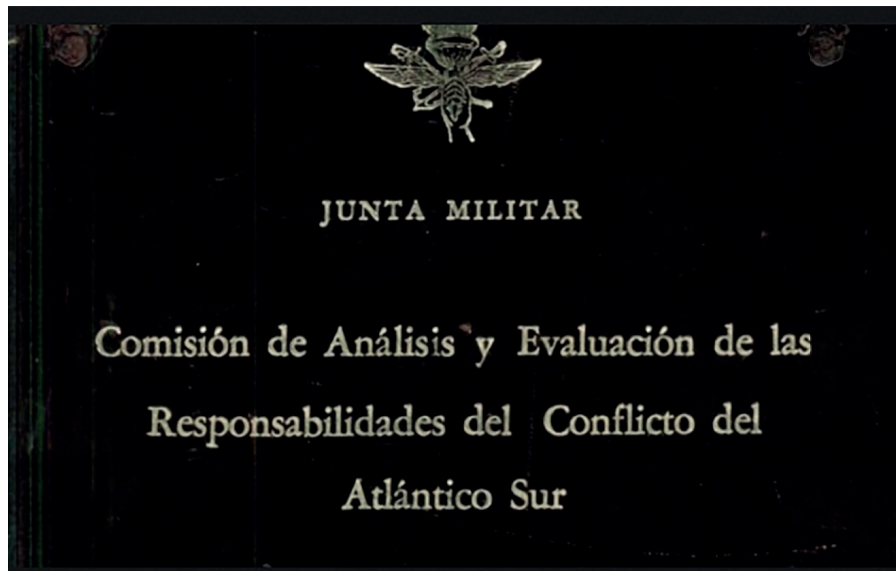
---

169 BBC Programa “Nationwide on the spot”, 24 May 1983, entrevistada por Mrs. Diane Gould, al poner en dificultades a la primera ministra al tratar de explicar a los televidentes lo sucedido con el crucero argentino.

170 Simons Jenkins es un reconocido periodista, autor, columnista y editor de los más importantes medios londinenses.

171 Opciones irrealizables con submarinos nucleares enemigos en el área.

mayo<sup>172</sup> y en particular, luego del aviso del Comandante en Jefe de la Armada, almirante Jorge Isaac Anaya, sobre la detección de las naves propias por satélites estadounidenses, los que presuntamente eran informados a las autoridades británicas, hecho este que no pudo confirmarse y negado por EE.UU.<sup>173</sup>. Esto sucedió el 1.º de mayo a medianoche, cuando se ordenó en texto claro a los tres grupos de tareas argentinos regresar a sus bases.



38. Carátula del informe Rattenbach.

## La luz del informe Rattenbach

Lamentablemente, el Informe Rattenbach, el escrito más objetivo y documentado de la guerra originariamente secreto, recién en enero de 2012 fue desclasificado y se hizo público. Allí se encuentran las constancias respecto a que la operación de pinzas del 1.º y 2 de mayo no existió, con lo cual, al momento de sucederse las tormentosas reuniones ante la Comisión de Asuntos Exteriores del Parlamento, para con la Sra. Thatcher, el secreto del informe les fue útil a ella y a sus ministros. Tanto Tam Dalyell como Clive Ponting ignoraban el ataque sufrido a

---

172 Luego del ataque de la Escuadrilla “Torno” y las serías averías producidas a un destructor el 1.º de mayo a las 15:00 h, la Fuerza de Tareas se vio obligada a recalcular el esfuerzo, ya que sin superioridad aérea un desembarco hubiese sido correr un albur inaceptable. El desembarco se pospuso hasta el 21 de mayo al arribar los refuerzos solicitados por Woodward (unos cuarenta buques de guerra).

173 El contralmirante Horacio Zaratiegui, Comandante del Área Naval Austral, fue un crítico de la conducción de la Fuerza en la guerra, lo que le valió ser procesado por el almirante Anaya. Sus declaraciones fueron recogidas por el semanario 7 días, en abril de 1984.

un destructor D-42 el 1.º de mayo, según sus referencias sobre estos hechos en sus obras literarias, así como el desconocimiento de numerosos medios cuando aún no se conocían las conclusiones del Informe Rattenbach. De lo contrario, otra pudo haber sido la suerte corrida de los ministros, ante las conocidas falsedades en las que incurrieron.

Quedan pocas dudas a las revelaciones que hemos accedido en estos años, gracias al Informe y en especial a la propia sociedad británica y a sus medios, que sospechaban de la versión de las autoridades del Gobierno británico. El fallo del «reo» del Gobierno, Clive Ponting absuelto en forma unánime por el jurado confirma esta aseveración. El propio John Morris, miembro del Parlamento (MP), notario actuante en el juicio, expresaba, en 1984:

—He tratado, —espero— que serena y clínicamente de separar la paja del trigo en este asunto. He procurado dar respuesta a mis propias preguntas. He tratado de conciliar lo aparentemente inconciliable. Por cierto, sería una cuestión muy grave si quedase una seria duda sobre el solo acto de modificar la política de ataque, con tan poca anticipación, con tan extremadamente limitada deliberación, dando por resultado una aceleración sustancial de la guerra, con la consiguiente pérdida de vidas para ambos lados, cuando había esperanzas fundadas, para ponerle fin a ella. —Si esto se probara concluyentemente—, sería una ignominia nacional y personal...

¡Vaya palabras del notario actuante y miembro del Parlamento! No debemos olvidarlas...

Las observaciones de John Morris son aclaratorias y denotan preocupación ante la afirmación de la operación de pinzas, expresadas por Mrs Thatcher luego de la entrevista de la BBC, en campaña por su reelección. Entrevistada por de la periodista Diana Gould, en particular, por la reiteración de la primera ministra de su amargura manifestada por el hundimiento del Belgrano, que lo había hecho para ahorrar las vidas de sus marinos, y que sus aseveraciones se confirmarían cuando todo fuera revelado. En realidad, lo que sucedió ha sido totalmente lo contrario, a su excusa de salvar la vida de sus muchachos, al escalar y prolongar el conflicto a niveles inéditos.

Porque al ser todo revelado, lo que se descubre es que se hizo realidad la preocupación de John Morris... Que la señora y sus ministros habían mentido de forma reiterada.

Parafraseando a Mr. Morris, podríamos hacer nuestras sus declaraciones, porque evidentemente los ministros no respondieron a estas verdades, perfectamente entendidas por Clive Ponting. Pero el Gobierno tenía superioridad numérica en la Cámara de los Comunes, y allí morían las esperanzas de los justos. La consecuencia fue la aceptación de sus falacias, corroborado por el rechazo de la Corte a un pedido de interpelación de la oposición al Calte. Woodward y al

capitán Wredford Brown. Era la respuesta a quien no tenía respuestas, o prefería que permanecieran veladas. Con los votos de los congresistas le alcanzaba para zafar al problema<sup>174</sup>.

Esto llevó a Ponting a afirmar: —Nunca me había encontrado en los quince años de Administración Pública con algo tan chocante. Era una intención deliberada de ocultar información, que revelaba que los ministros habían engañado gravemente al Parlamento durante los dos años anteriores...

Nuestro máximo prohombre británico en esta confrontación, fue Clive Ponting, el revelador de verdades, más Tam Dalyell, el primer ministro del laborismo, impulsor en la búsqueda de afirmaciones con argumentos íntegros y debemos agregar a John Morris, por su valiente y sincero razonamiento y declaración.

Fue una frustración que los conductores de la República Argentina no hayan intentado fortalecer esos hechos, aportando lo suyo en la batalla de Ponting por la verdad. Lamentablemente, los argentinos estábamos ocupados en otras cuestiones, los políticos y la prensa descalificaban a la Junta Militar y producirían su inmediato reemplazo. El sacrificio heroico que protagonizaron los soldados no tendría el apoyo de la justicia internacional, en especial, por la indiferencia que mostraba nuestra clase política ante el más importante despojo a la soberanía nacional en su historia del siglo<sup>175</sup>. Esto ocurrió entonces, y sucede aún hoy día.

### Acusación y proceso

Del 16 de julio al 9 de octubre de 1984, Ponting elevó *Las joyas* a la Comisión de Asuntos Exteriores del Parlamento «Tam Dalyell», quien la retornó pocos días después.

El 10 de agosto Ponting presentó su renuncia. Los ministros, pese a ello, decidieron acusarlo del crimen. Sir Michael Havers, Fiscal de la Corona resolvió procesar al acusado. Heseltine avisó a la policía para detener a Ponting. La orden fue cumplida, trasladado a sede policial y luego fue puesto en libertad, pero le avisaron que su renuncia no había sido aceptada y que sería despedido sin goce de sueldo.

Los medios acosan por información, la libertad de prensa se hallaba amenazada. Duncan Campbell, del *New Statesman* y David Leight, *The Observer* prometieron su apoyo a Ponting, quien poco después descubrió que su teléfono y correspondencia estaban siendo intervenidos.

---

174 Resulta inverosímil que estas declaraciones que tomaron amplio estado público en el República Argentina, no hayan sido tenidas en cuenta por su enorme trascendencia en nuestros medios, o al menos, por nuestra conducción política, para llegar a firmar el lamentable acuerdo de 1992, y ulteriormente, de dismantelar a las FF.AA., en especial a la FAA y a la Fuerza de Submarinos.

175 Más bien, ellos colaboraban ulteriormente con el desguace de nuestras FF.AA., y de paso, en la disminución de los gastos británicos para defender la «*Falkland Fortress*» y permitir la explotación de sus mares adyacentes, demostrado por los hechos.



El 12 de septiembre se efectivizó su primera comparencia ante el tribunal. Ulteriormente, se filtró la información que la primera ministra auspiciaba que un miembro severo de la magistratura se hiciese cargo del caso, lo cual fue considerado como una intromisión del Gobierno en la Justicia.

Los tres líderes de la oposición David Owen, Neil Kinnock y David Steel patrocinaron un fondo de ayuda a Ponting para costear los gastos de su defensa.

Del 9 de octubre al 12 de noviembre, Ponting no podría evitar su procesamiento, y todo quedaría en la decisión de los doce miembros del Jurado. Designó abogado defensor a Brian Raymond, conocido miembro de un estudio de derecho penal y ambos estuvieron de acuerdo, que la razón de su conducta al enviar *Las joyas de la Corona* al Parlamento, estaría centrada en la defensa de los intereses del Estado.

Se presentaron pruebas de la acusación a Ponting y el alegato de su abogado defensor. El procesamiento quedó firme, lo cual dejó numerosas dudas, entre ellos la del Fiscal de la Corona, Michel Havers.

Tres semanas después Heseltine declaró públicamente acerca del Belgrano ante la Comisión de Asuntos Exteriores del Parlamento. Simultáneamente se conoció la desaparición del libro de bitácora del Conqueror, lo cual se publicó en los medios con títulos de escándalo: La Armada Real no debía caer en esos pocos responsables «misterios» que complicaban la seriedad de la acusación y la complicidad del Gobierno.

La defensa de Ponting rechazó todos los cargos; Neil Kinnock le hizo presente al Fiscal Havers de las inquietudes que se observaban en la opinión pública; a lo cual éste respondió: “Sería imposible no estar enterado de la considerable intranquilidad acerca de mi decisión, porque prácticamente todos los periódicos y todas las emisoras han insistido una y otra vez sobre eso.”

Del 28 al 15 de enero, Heseltine se negó a dar a publicidad *Las joyas de la Corona*, lo cual permitía a los ministros agravar la causa, al involucrarla con la seguridad nacional, ya que los miembros del jurado serían sometidos a exámenes de antecedentes y a otras medidas de seguridad. Esto produjo el rechazo de 50 miembros del Parlamento. Mientras tanto, a medida que el proceso se iba politizando, los medios cubrían amplios espacios con la información.

Era una batalla del Gobierno y sus ministros, con todo el peso del Estado. Estaban decididos a llevar a un ciudadano, solo y sitiado, ante un proceso con injustos cargos de gravedad, y que de otra manera, la simple renuncia del imputado a su cargo, hubiese evitado el proceso, indicando la subjetividad y rencor del ministro de Defensa.

### **El Juicio (enero de 1984 a junio de 1985)**

Los primeros días del juicio, el 28 y 29 de enero, hubo que soportar el relato de la acusación sobre los hechos, en una jornada monótona. La prensa se hallaba

excitada por el acontecimiento, y el juez debió limitar al canal 4 de la televisión, en un programa que desarrollaba en vivo en el recinto. La acusación para alivio de Ponting reconoció que no se trataba de un caso que afectara a la seguridad nacional, sino al hecho de haber enviado al Parlamento *Las joyas de la Corona*, y si se justificaba de acuerdo con su responsabilidad, proteger los intereses del Estado y hacer las revelaciones que hizo.

Ponting respondió a la acusación rechazando todos los cargos que se le atribuyeron. Su equipo de defensa debió efectuar una larga investigación con lo sucedido, recurriendo a los *Hansard*<sup>176</sup> del Parlamento y a la muy bien documentada biblioteca de *Camden* al preparar su defensa<sup>177</sup> en medio de una profusa información periodística acumulada en años de tratamiento del caso en todos los medios del Reino Unido. El abogado defensor aclaró al recinto: “Esto no es ningún caso de espionaje. Es un caso por mentir o engañar al Parlamento”.

El segundo día del juicio, 31 de enero, el primer testigo era el secretario privado de Heseltine, Richard Morttram detallando aspectos referido a *Las joyas*. El secretario de Heseltine continuó insistiendo en el plan de la seguridad nacional de los ministros. Se trataba de un hombre bien avenido a Ponting, pero el secretario debía tratar de no disgustar a su jefe, mientras el defensor del acusado procuró explicar al jurado y público que se trataba de una retórica falsa de los ministros.

Se produjo un reclamo al juez por parte de un miembro de la defensa, quien expuso: “que habían intervenido su teléfono, y que ciertos indicios señalaban que su domicilio había sido violado”.

El periodismo se regocijó con este dato, mientras el juez resolvió investigar. El curso de la indagatoria se prestó a que el jurado tomase consciencia de las verdaderas obsesiones del Gobierno, tratando de buscar conspiraciones dónde no las había. La jornada concluyó con aspectos favorables a la defensa.

Del 1 al 5 de febrero se llevó a cabo la presentación de las pruebas de la parte acusadora. Una vez finalizada esta etapa, fue llamado a declarar Ponting, a quien su abogado defensor, para levantarle el ánimo le susurra: “¡ánimo, la gente aquí te apoya!”. No sin nerviosismo, el acusado refiere su carrera hasta que se suspende su exposición para la próxima sesión.

Ponting pasó un agitado fin de semana preparando sus verdades para exponer el lunes siguiente, los detalles sobre el Belgrano, y ordenando su propio temple para demostrar ánimo y decir lo que debía decir ante el jurado. Tam Dalyell fue llamado al banco de los testigos, expresando... “era una cuestión de principios”. Alguien, de algún modo, debía informar al Parlamento, —respondió— ante un jurado silencioso.

---

176 Registros oficiales donde se documenta la información diaria de ambas cámaras del Parlamento.

177 *Camden Library, Studies and Archives Center, Easton, Rd.*

Durante el 6 al 10 de febrero, la Corona procuró acusar a Ponting de animosidad al haber sido rechazadas sus propuestas, y que él era parte de una conspiración para hacer fracasar la iniciativa del Perú. En su idea de probar que hubo una conspiración entre el Parlamento y Ponting, la fiscalía interrogó a un funcionario parlamentario, recibiendo una rotunda negativa de este.

En un momento dado la defensa manifestó que los oficiales de justicia estaban actuando como si fueran los defensores de la Sra. Thatcher o del Gabinete. El acusado replicó que, si la decisión de hundir al Belgrano había sido correcta, también lo era decirle la verdad al Parlamento.

Dalyell acusó a Heseltine de una racionalización *pos-facto* respecto de la seguridad nacional. Acusado de haber omitido información clasificada respecto de la decisión de hundir el crucero argentino, Ponting se defendió al poner de relieve que si la decisión era la correcta no había por qué ocultarla.

La hostilidad del Juez McCowan se tornó evidente y la defensa sintió que el resultado para Ponting, parecía estar escrito. El jurado, ante la rispidez del intercambio, dio muestras de comenzar a interesarse y solicitó información de los medios, solicitud que no fue debidamente satisfecha. Surgió la discusión respecto de si los intereses del Gobierno eran los mismos que los del Estado, caso en el cual la causa de la defensa estaba perdida: pues los intereses del Estado serían los mismos que los intereses políticos de Heseltine. No faltó un mordaz comentario que se trataba de un juicio, a la manera de Europa Oriental.

El Juez se expidió, como lo temía Ponting, recomendó al jurado que condenasen al imputado, y con ello la invalidez del argumento que no se trataba de una cuestión de interés público decir la verdad al Parlamento.

## **11 de febrero: día del fallo**

Ponting y la defensa se sintieron defraudados por la tendenciosa actitud del juez McGowan. Los bolsillos del saco de Ponting estaban llenos de pertenencias que podían serle de utilidad si ese día era llevado a prisión. Su defensor, se dirigió al jurado para dejar sentado que después del hundimiento, Mr. Nott hizo su presentación en los Comunes, tergiversando hechos irrefutables. A partir de entonces, afirmamos que se desarrolló una política para ocultar, al público británico, la verdad auténtica. Hubo poca disposición a revelar información lo que significó una acción encubierta por parte del Gobierno. No estoy exponiendo la teoría de una conspiración. Algunos dicen que fueron errores o confusiones, pues políticos y empleados públicos hacen un frente común.

Nosotros terminaremos recordando la frase de Sócrates, si el ministro de Defensa actuó de esa manera, ¿por qué lo hizo?

Hoy sabemos la respuesta: Brian Raymond, el defensor de Ponting, si hubiera sabido que Mr. Nott había omitido en su informe lo sucedido el primer día del enfrentamiento

bélico (que un destructor de la Armada Real había sido seriamente dañado, hecho que fue ocultado hasta el día de hoy), habría encarado la defensa de otra manera.

El defensor finalizó sus palabras dirigiéndose al Jurado, exhortándolo a proceder siguiendo el dictado de sus conciencias, que la defensa de los intereses del Estado no es lo mismo que la seguridad política de sus ministros, mientras tomaba nota de al menos, tres motivos para apelar el fallo que se creía inminente que el acusado fuese culpable.

## El veredicto

McGowan hizo comparecer al jurado para el punto final del juicio: el veredicto: «culpable o no culpable».

A las 14:00 h el aguacil llamó a la presencia a Ponting en la sala del tribunal. Este le dio un beso de despedida a su esposa y se sentó en el banquillo del acusado, frente a las celdas, no pudiendo evitar el pensamiento de cuán cerca se hallaba de lo que seguramente sería su próximo destino, dentro de unos pocos minutos.

El actuario preguntó al jurado si tenían un veredicto, ante una sala colmada. Ante la respuesta afirmativa preguntó si el veredicto era unánime, y si el acusado era culpable o no culpable.

La respuesta por unanimidad fue «no culpable». Se escucharon vivas y un aplauso en la sala. La historia de Inglaterra indicaba que Ponting se había salvado de correr la misma suerte de otro inocente como Tomás Moro, Canciller de Enrique VIII de Inglaterra (siglo XVI), quien fuera condenado a muerte en un juicio injusto.

El jurado había optado por la verdad como valor, salvando a la Nación británica de un hecho ignominioso y reñido con las tradiciones más respetables de su historia.

Días después, Heseltine, hablando ante la Comisión de Asuntos Exteriores del Parlamento, no pudo ocultar su resentimiento con Ponting, aunque ese no era el tema a ser tratado. La versión oficial de lo sucedido no ha variado hasta hoy, y es hora que las conclusiones del Informe Rattenbach, que demuestran que Ponting tenía razón, en decir lo que consideró que debía decir, no ha tenido eco ni en el Reino Unido, ni en la República Argentina.

## LA LUZ DEL INFORME RATTENBACH

El informe llevó a cabo sus actuaciones en 1983 y no pudo haber tenido en cuenta lo sucedido en *Old Baley*, lugar del juicio a Clive Ponting, en los años 1984 y 1985, ni lo escrito en el libro *El Derecho a Saber*<sup>178</sup>, que llegó a conocimiento del redactor del Informe años después.

Deseoso de obtener una copia del libro, el autor solicitó a la Embajada Argentina en Londres un ejemplar de la obra y la dirección de Ponting. El

---

178 *The Right to Know*, en su versión original.

Agregado de Defensa de la Embajada contestó informando que el libro *The Right to Know* de Clive Ponting había desaparecido del mercado, que la editorial que lo publicó ya no existía y que se ignoraba el paradero del autor. Era la época en que la Sra. Thatcher había sido reelegida, y de estas líneas se pudo colegir que la persecución a Ponting no había concluido con el «no culpable» de *Old Baley*, incluso se llegó a temer por su vida. Ejemplo que las democracias también tienen absolutismos, y sus conductores una moral propia de dictadores.

Años más tarde, seguramente con un nuevo gobierno en el 10 de *Dowing Street* residencia de la primera ministra del Reino Unido, pudo saberse que Ponting ocupaba una cátedra en la Universidad de Edimburgo, donde se recabaron datos para contactarlo. Se recibió la respuesta de una secretaria de la Universidad, por la cual informó que se hallaba viviendo su pasividad en una isla de Grecia, y que no era posible tomar contacto con él.

Evidentemente, se había auto exiliado ante las persecuciones y vacío del que fue objeto en su país natal. Era el precio por defender el derecho a saber y decir la verdad sobre lo ocurrido el 2 de mayo de 1982. Se ha hecho digno de nuestro respeto y rendimos homenaje a su épica y valiente actitud que lo llevó a no claudicar en defensa de la Verdad.

## Posverdad

Nos hallamos así ante un caso de posverdad. ¿Y qué es la posverdad? Es una palabra nueva impuesta por usos y costumbres sobre la verdad de una realidad dada para diagramar situaciones actuales o presentes, pero con un disfraz, por lo general muy sutil. Se la puede definir como: distorsión deliberada de una realidad, apelando a las emociones, temores, intereses o creencias profundas<sup>179</sup>.

Es decir, se trata de un fraude a la opinión pública, porque la verdad es una relación de coincidencias entre un sujeto y un predicado, o sea, lo que una cosa es, y lo que se dice de ella<sup>180</sup>. Nuestro protagonista Clive Ponting fue objeto, gracias al poder del Estado, de una posverdad que lo marcaba como un «traidor a la Patria» o algo semejante y que marcó su futuro pese a haber sido absuelto en juicio. Ocurrió porque los miembros del jurado, ciudadanos británicos y personas de bien, comprendieron los valores y defendieron la verdad, por encima de los intereses del Gobierno. Son certezas que probablemente el Reino Unido no esclarecerá jamás. También en la República Argentina tenemos ejemplos similares, aunque

---

179 Tal vez hubiese sido más acertado llamarla “pre-verdad”.

180 Un ejemplo argentino fue, la falacia a que apeló Raúl Alfonsín durante su presidencia para hacer una consulta popular con el falso dilema «Paz – Guerra», como si hubiesen sido las únicas opciones a la solución de un problema limítrofe, e inducir así a la opinión pública a la respuesta que deseaba el Gobierno. Tenemos otro caso en nuestra historia reciente: atribuir a un solo bando la violación de los DD.HH. en la década de los 70, cuestión imposible de ser apoyada por la lógica, que es el código del pensamiento correcto, pero sí por la frase trunca.

nuestra «Justicia» se asemeja más a la del Presidente del jurado de *Old Baley*.

Y llegamos así a pensar en las responsabilidades de estos fraudes disfrazados, en un mundo plagado de ellos. La primera sospecha recae en el periodista, un profesional que debe ganarse su sustento trabajando para el medio que lo contrata, que en realidad viene a cumplir la función del cartero con las noticias, su trabajo depende de quién le paga. Pero el medio, a su vez, tiene otras servidumbres, a veces, del gobierno propio, y más actualmente, las corporaciones mediáticas que dominan el mundo de las pantallas, un mundo en el cual se ha producido la explosión de la información y de las comunicaciones. Son formadores de opinión, que a nivel masivo de las sociedades, ha devenido en ser llamado «lavado de cerebros». Pareciera que Globalización mediante están tratando de formar una majada universal, donde los pastores serán ellos por supuesto, si es que se lo permitimos.

Y, de pronto, demostrar que los políticos, sean de la nacionalidad e ideología que fueren, suelen estar dispuestos a defender sus fueros por encima de los valores, de la responsabilidad y dignidad de sus cargos, así como de los verdaderos derechos humanos, de los sanos principios democráticos del bien común, propósito de la Ciencia Política. Esto implica una dura tarea para el investigador histórico.

### **Inferencias**

Apreciado lector si llegó hasta aquí, seguramente ha hecho o puede hacer si lo desea un juicio de valor histórico sobre lo aquí explicado. Supongamos que Ud. es uno de los jurados de *Old Baley* donde fue procesado Clive Ponting o su defensor, o incluso el propio fiscal, y que tiene sus propias conclusiones respecto del fallo que mereció el juicio del imputado ante un jurado parcial que trató de condenarlo.

La primera ministra y sus almirantes impusieron en el particular terreno de los juicios humanos, una aviesa violación secundada por sus ministros de las normas que aseguran una justicia digna, aun en la guerra. No es el Reino Unido el único lugar donde esto sucede, como bien sabemos los argentinos, pero por suerte para la estirpe británica, tuvo ejemplos honrosos en Clive Ponting, Tam Dalyell, los doce jurados de *Old Bailey*, en John Morris y muchos otros, entre quienes debemos mencionar al Christopher Wredford Brown, al poner en tela de juicio una orden superior inadmisibles a las sociedades civilizadas y dignas.

Es necesario reconocer que el pueblo británico tiene como valor el reconocimiento y el respeto para con el vencido en la lid, siempre que este haya perdido y luchado dignamente. Y, en nuestro caso, lo sabemos por experiencia. Ese respeto lo obtuvimos, no por la derrota, sino por combatir dignamente en el Atlántico Sur ¿Por qué? Porque la dignidad de los actos humanos está determinada por el objetivo perseguido y por los fines empleados para lograrlo. Muchas vidas inocentes costaron el despropósito.

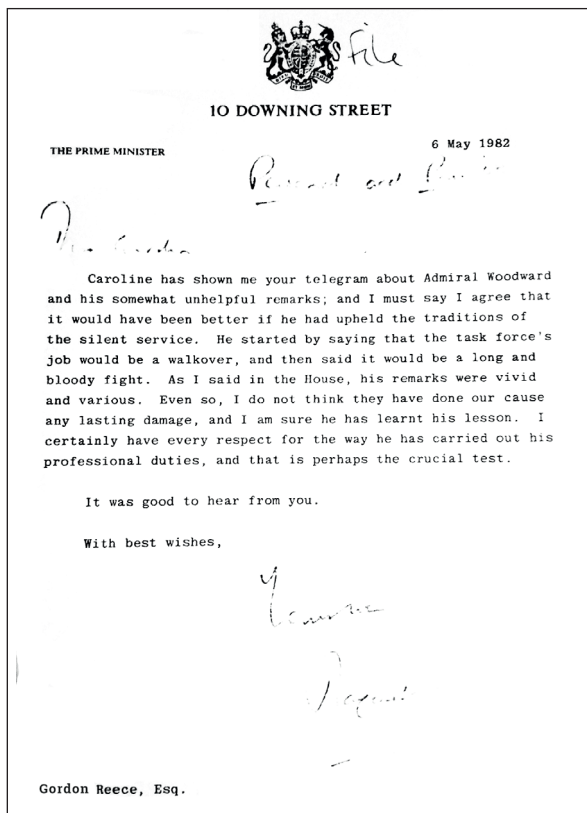
Los argentinos tampoco hemos cometido crimen alguno, ni perdido la guerra o las Islas Irredentas. Si aún existen dudas, pongamos de un lado del platillo de la balanza la actitud del capitán Giachino cumpliendo órdenes de la superioridad de no producir víctimas británicas en el combate y morir en el intento y, del otro, la decisión de la Sra. Thatcher de hundir el Belgrano. Podemos analizar, ahora, la entidad moral de la decisión tomada por la primera ministra y sus almirantes. La defensa de los hombres del Davidoff también debe anotarse entre las acciones dignas de un Gobierno.

No debemos tener ni dudas ni vergüenza como legado del conflicto de 1982. Es verdad, perdimos la batalla, pero no perdimos ni el honor nacional, ni la dignidad de nuestros soldados, ni las glorias que nos legaron nuestros próceres. Lo que sí perdimos es la propia consideración equilibrada de lo ocurrido en la batalla, producto de los errores de nuestros gobernantes democráticos, por omisión o por coacción de enemigos internos y externos. Por suerte, los argentinos no tenemos ninguna de estas dudas ni vergüenzas, como legado del conflicto de 1982, pero los gobernantes del Reino Unido no pueden decir lo mismo.

Es de hacer notar que, antes del 1.º de mayo, Woodward había comentado, con conocimiento de la primera ministra, que la operación *Corporate* iba a ser «un paseo» de la Fuerza de Tareas: “*job would be a walkover*”, opinión que después del 1.º de mayo cambiaría por el de «una lucha prolongada y sangrienta»: “*it would be a long and bloody fight*<sup>181</sup>”. Es decir, el ataque de la Escuadrilla Torno cambió la percepción previa al combate del Almirantazgo británico, y que todo no concluiría con invitar al general Menéndez a tomar el té y firmar el cese del fuego en el portaaviones *Hermes*, después del bombardeo aéreo matinal a las bases argentinas.

---

181 Nota de la primera ministra a su consejero privado, Goordon Reece, del 6 mayo de 1982, con las opiniones confrontadas del Calte. Woodward, pocos días antes y después del 1.º de mayo. de 1982.



39. Comunicación entre la Sra. Thatcher y su consejero personal, donde señala opiniones disímiles del contraalmirante Woodward sobre la duración estimada del conflicto.

El protocolo británico, que suele anteponer sus instintos imperiales o políticos a los valores humanos, le concedió a la Sra. Thatcher el título de baronesa y se designó con su nombre una península de la Isla San Pedro. Mientras, al comandante sir John Woodward de la Fuerza de Tareas que logró el triunfo que posibilitó la reelección y el mantenimiento de la Sra. Thatcher en el poder, le fue negado el cargo de primer lord del Almirantazgo o el de Comandante en Jefe de la Flota o el de Jefe del Estado Mayor de la Defensa. Tuvo que conformarse con un modesto reconocimiento, como es el título de «Sir».

Pero se ganó el de la racionalidad y dignidad de haber tratado lo que acertadamente consideró una guerra absurda, cuando avisó a Londres que habían perdido la batalla y que regresaba al Reino Unido, el 25 de mayo de 1982.

El hundimiento del Belgrano fue precursor de varias tumbas de guerra que yacen en el fondo del mar, también para numerosos tripulantes británicos, cuando sus buques se fueron a pique gracias a la escalada del conflicto, además de haber



producido el torpedeo de las tratativas de la paz propuesta por la hermana República del Perú... todo lo cual pudo evitarse en estas primeras 48 h del inicio de la guerra.

A ella deberíamos sumar la del capitán de corbeta de la Infantería de Marina Edgardo Giachino, quien perdió su vida cumpliendo la inusitada orden de... no producir bajas al enemigo, al tomar la sede del gobernador de las Islas *Government House*, el 2 de abril de 1982. ¡Vaya contrasentido con la actitud de la Sra. Thatcher y sus ministros, ante la suerte de los tripulantes del crucero argentino! Fueron sentenciados a muerte con el empleo de la violencia máxima, sin derecho y sin defensa, sin apelación, nulidad ni revisión de sentencia. Se trató de una actitud perversa que ha recaído sobre la conciencia histórica del Reino Unido.

## EPÍLOGO

El autor ha llegado a estas conclusiones luego de años de investigación y reflexión y, en especial, a un escenario ajeno a su voluntad, que lo llevó a disponer de una información excepcional e inédita, que no tuvo relación con sus ideas, aspiraciones o propósitos. Pero lo han obligado, como a un humilde mensajero, a entregar la noticia a su destinatario, el juicio de la historia, ya que hoy vivimos pre-verdades que enturbian las percepciones de nuestro pueblo, por causa de ideologías mal fundamentadas o fundamentadas a medias, que comprometen seriamente a nuestra causa por las Islas irredentas.

¿Por qué? Los argentinos no nos podemos quedar con la versión oficial que el Reino Unido nos pretende implantar, y esto vale para los conspiradores internos. Conste que quienes no están de acuerdo con estas conclusiones han difundido versiones antojadizas sobre estas líneas, es decir, han efectuado ataques *ad hominem* señal de falta de argumentos, cuando lo que debieron haber hecho era responder con sinceridad y lógica a la genial frase de Sócrates.

¡Y gracias a esa entrega, el mundo debe entender que las Islas, son hoy más nuestras que nunca!



**Operation CORPORATE 1982**

**The carriage of nuclear weapons by the Task Group assembled for the Falklands  
campaign**

Produced by  
CBRN Policy  
Ministry of Defence

1

40. Carátula de la carpeta oficial británica.



# MÓDULO 5

## ARMAS NUCLEARES PORTADAS POR LOS BUQUES DE LA FUERZA DE TAREAS BRITÁNICA EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR

### 1982: ARMAS “N” ABSURDO INEXPLICABLE EN UNA GUERRA NO DECLARADA

#### INTRODUCCIÓN

En el presente módulo, se dará a continuación una Nota publicada por el Ministerio de Defensa británico en respuesta a la preocupación pública ante la portación de armas nucleares por parte de la Fuerza de Tareas británica en la Campaña de las Islas Malvinas (*Operation CORPORATE*), en 1982.

En el mes de abril de 1982, al producirse el movimiento de buques de la Fuerza de Tareas británica al Atlántico Sur, el ministro de Defensa fue requerido para informar acerca de las armas nucleares que portaban los buques enviados allí, razón por la cual se emitió un comunicado oficial contenido en este informe<sup>182</sup>, emitiéndose un anexo con el detalle de los buques portadores y en qué fechas.

La cantidad de kilotones involucrada en el desplazamiento de dichas armas al Atlántico Sur, no solo resulta absurda, más bien grotesca, dada la esencia del conflicto: guerra no declarada contra un país emergente ajeno a la Guerra Fría, luego de haber agredido violentamente como producto, una conspiración de falsa bandera. Es como salir a cazar patos con artillería del 105 mm.

¿Y cómo reaccionaron los organismos internacionales y defensores de los DD.HH., como la OEA y la ONU?

Con una inacción completa, pese a ser responsables de controlar la paz y la vida de la humanidad ante la irracionalidad —en este caso— de un país occidental y cristiano.

#### Declaración pública

Según la descripción oficial de dichas armas en el informe, refiere que se trataba de bombas de caída libre utilizadas por la Real Fuerza Aérea, *Royal Air Force* (RAF), tipo WE.177, también adaptadas para la Guerra Antisubmarina (ASW). Inicialmente fueron embarcadas, en los portaaviones HMS *Hermes* y HMS *Invincible*, bombas aéreas de 10, 20 o 30 kilotones, más algunas bombas inertes de

---

182 En realidad, los informes oficiales generalmente omiten decir la verdad completa, para proteger intereses políticos. Como dijera Stalin “a la historia no hay que descubrirla, sino construirla” (a los fines de la Revolución).

adiestramiento, en las modernas fragatas F-22 HMS *Broadsword* y HMS *Brillant*, con cargas antisubmarinas<sup>183</sup>.

El Gobierno británico ordenó —seguramente siguiendo el asesoramiento de la cartera de RR.EE. y del ministro de Justicia (MoJ) por las derivaciones de violar el Tratado de Tlatelolco<sup>184</sup>, al preverse que podía generar la oposición de organismos internacionales como la OEA o la ONU, razón por la cual, el Gobierno ordenó sacar esas armas de los cuatro buques portadores mencionados y enviarlas de regreso al Reino Unido, sin alterar la misión impuesta a la Fuerza de Tareas.

En realidad, esto debieron hacerlo antes de cargar las armas en los buques, o descargarlas antes de salir.

Por otra parte, si alguna de las armas llegaba a caer en manos de la República Argentina, v.g. por hundimiento o captura de un buque, las consecuencias podían ser graves ya que se expondría la tecnología nuclear (N) del Reino Unido.

### **Complicaciones de la maniobra**

El manipuleo y los métodos de transferencia de estas armas se mencionan en el referido documento, se los detalla dadas las curiosidades del manejo logístico de la insólita carga y lo que estas armas produjeron, una delicada y gravosa operación a la Fuerza de Tareas británica.

Ello no era una cuestión sencilla, ya que implicaba hacerlo en dos y tres etapas principales. Sacar las armas nucleares almacenadas en las naves en el teatro de operaciones, trasladarlos a la Isla de Ascensión, y de allí enviarla s en aviones o navíos de carga al Reino Unido. El movimiento hubiese involucrado, por consiguiente, sustraer los buques portadores del frente de combate y, en un tiempo mínimo, para no disminuir la cantidad de naves desplegadas, lo cual resultaba tácticamente imprudente.

Además, la manipulación de este tipo de carga hacía imperativo cumplir estrictas normas de seguridad para evitar accidentes de graves consecuencias, v.g. las armas deben ser transferidas de buque a buque o a tierra firme en sus contenedores originales, lo cual hacía necesario disponer de grúas con extensos brazos articulados, inexistentes en la mayoría de los buques de guerra y en el pequeño puerto de Ascensión. La isla solo disponía de un puerto pesquero y deportivo, ya que los buques de mayor calado no podían aproximarse ni utilizar el muelle.

Por otra parte, el Ministro de Defensa y el Comandante en Jefe de la Armada Real debieron lidiar con una cantidad de inconvenientes, por cuestiones operacionales:

---

183 El informe menciona tres versiones de bomba: WE.177, A, B y C., incluyendo elementos de adiestramiento o inertes.

184 Es el tratado internacional que establece la desnuclearización del territorio de América Latina y el Caribe.

- Transferir las cargas de las fragatas tipo 22 menos protegidas a embarcaciones con menores riesgos, en particular, a los portaaviones, dada la mayor estructura y protección de que disponen ante ataques aéreos con bombas o misiles.
- Los transportes logísticos de la Fuerza de Tareas, como los RFA<sup>185</sup> *Resource* o *Fort Austin*, *Fort Grange* y *Regent*, aparecieron como las mejores opciones, ya que poseían grúas como las requeridas, embarcaciones neumáticas y helicópteros. Por otra parte, estos buques podían trasladar la carga hasta la Isla de Ascensión, aunque no directamente a tierra firme. El transporte anfibio HMS *Fearless* de desembarco anfibio fue desestimado por sus responsabilidades operativas al Transporte de unidades tácticas y base comando de elementos de la Flota.
- Los helicópteros y lanchones de estas naves permitían que la transferencia de buque a tierra firme fuese posible, pero marginalmente, implicaba sacar las armas de sus contenedores para disminuir su peso y volumen. El uso de las pequeñas embarcaciones neumáticas quedó descartado, dado el movimiento a la que podían ser sometidas en mares agitados, resultaba riesgoso por el peligro que se corría en caso de caer al mar.
- Si el helicóptero hubiera sufrido un accidente, el incendio se hubiera propagado, afectando el núcleo radioactivo y contaminando toda el área. A fin de disminuir al máximo este último peligro que puede multiplicar los efectos de cualquier accidente, se cargan una por una las bombas y se evita así, en caso de accidente del helicóptero transportador, la posibilidad de contaminación a otra nave o aeronave próxima.
- La isla estaba poblada por aproximadamente 1000 habitantes, tiene una superficie de 91 km<sup>2</sup> de tierra volcánica con 74 volcanes, todos ellos activos. Un accidente podía tener repercusiones difíciles de calcular, debiéndose prever un mínimo de tiempo con las armas estacionadas en las Isla, en la próxima Base Aérea de Wideawake<sup>186</sup>, a fin de evitar en la manera de lo posible que su existencia no fuese notada por los pobladores. Seguramente los isleños hubiesen sentido cierta inquietud por la presencia de 100 o 200 kilotonnes de armas (N) en su isla, ya que la escasa superficie produciría la contaminación total de su hábitat, situado a miles de km de los continentes más próximos: África y América del Sur<sup>187</sup>.

### Disposiciones emitidas

Debido a que el riesgo de almacenar las armas en los portaaviones —como dijimos— era moderado en caso de un ataque dada su mayor estructura y medios defensivos, lo más seguro era mover las cargas de las fragatas F-22 a un

---

185 RFA: *Royal Fleet Auxiliary*, Buque Auxiliar de la Flota. También intervinieron los RFA *Fort Range*, *Resource* y *Regent*.

186 Operada por un contrato previo con EE.UU.

187 Las bombas atómicas lanzada en 1945 sobre Hiroshima y Nagasaki eran del orden de 10 a 20 kilotonnes, y produjeron centenares de miles de víctimas.

Portaaviones o RFA, lo cual era posible hacer sin demorar la operación. Luego resultaba lo más aceptable que las F-22 transfiriera las armas a un portaaviones, en especial al Hermes.

En tierra, lo ideal hubiese sido almacenar las armas en depósitos apropiados para reunir las y transportarlas al Reino Unido más tarde, pero la falta de infraestructura requería que fuesen evacuadas lo más rápido posible por transporte aéreo. Evitar su difusión y el conocimiento de los isleños era importante. Mantenerlas en depósitos improvisados en la Base, también se lo consideró inaceptable, por seguridad<sup>188</sup>.

Otros problemas y riesgos que la Fuerza de Tareas debió asumir:

- Si bien en caso de accidente era muy improbable que se produjese una explosión nuclear, un incendio o explosión convencional podía afectar el núcleo sensible de las armas nucleares, pero dejando la zona circundante al lugar expuesta a la radiación del material radioactivo. Si ello llegase a ocurrir, la radiación obligaría a eliminarla, mediante costosos procedimientos de descontaminación y a evacuar la isla.
- Como se mencionó, una explosión convencional podía producir el incendio de esas armas, que aun descartada la posibilidad de que explotase la carga nuclear, se contaminaría el área. Con lo cual se afectaría al personal próximo al lugar por quedar expuesto a la radiación. Además, las demoras de la transferencia deberían ser las mínimas, para que los buques llegasen a tiempo y retornaran para contribuir al esfuerzo bélico. Se fijaron detenciones de no más de 24 h por buque, para cada descarga.
- Según el informe, el Destructor 42 (D-42) Sheffield fue liberado de sus cargas nucleares el 16 de abril, algunos días previo a su hundimiento; el D-42 Coventry el 17 de mayo y fue hundido el 25 de mayo, y el HMS Fearless con averías menores, el 21 de mayo. Por su parte la F-22 Brillant fue averiada, las bombas perforaron la cubierta sin llegar a explotar, mientras portaba contenedores inertes sin carga nuclear, según el informe. En el resto de los buques, los contenedores —si bien fueron dañados externamente al ser transferidos— no afectaron sus cargas sensibles.
- Se fijó la política, compartida por la OTAN, de no confirmar ni negar la existencia de estas armas en las unidades o elementos que las poseían, aunque el Reino Unido debió haber previsto con antelación el desarme nuclear de los buques enviados al Atlántico Sur. La República Argentina no era la URSS, para justificar semejante armamento.

## **Buques alcanzados por los ataques argentinos**

Los buques mencionados en el (Anexo A), que sufrieron ataques de la aviación argentina, fueron los siguientes:

---

188 Y ni hablar si uno de los 74 volcanes de la isla hubiese entrado en erupción.

1. Naves hundidas o destruidas (irrecuperables): 9 (destructoros 42 Sheffield, Glasgow y Coventry, fragatas 21 Ardent y Antelope, buques logísticos de desembarco sir Galahad y sir Tristram, portacontenedores de gran porte Atlantic Conveyor, y una lancha de desembarco (LCVP). Además, 1 buque-tanque (El Hércules, con bandera de tercer país), fue hundido por su propietario aduciendo la existencia de bombas sin explotar lanzadas por bombarderos argentinos, al quedar alojadas en su estructura, lo cual era cierto.<sup>189</sup>
2. Naves averiadas de consideración (recuperables luego de un lapso de reparaciones normalmente efectuadas fuera de la zona de operaciones): PALs Hermes e Invincible (no confirmados), cruceros livianos Antrim y Glamorgan, F-42 Glasgow; F-22 Brilliant, F-21 Argonaut y Arrow; F-12 Plymouth; y submarino Onix.
3. Naves averiadas (recuperables pero luego de reparaciones normalmente realizadas en la zona de operaciones), ambos portaaviones, no reconocido por el Reino Unido; F-22 Broadsword; F-21s Alacrity, Ambuscade y Avenger; buque de asalto anfibio: Fearless, buques logísticos sir Lancelot, transporte Tidepool y 4 naves no identificadas).

## RECONVENCIONES

Debemos dejar constancia de que algunos de los movimientos, contenidos en el documento británico anexo textualmente (Anexo A), carecen de la claridad que debiera tener un documento de esta naturaleza, y que dichos movimientos fueron realizados por la Armada Real por orden del ministro de Defensa, sin supervisión alguna, ajena a dichos organismos y al periodismo.

Según el mencionado Anexo (A), ningún buque con armas “N” fue alcanzado por los ataques de la Aviación Argentina con la carga sensible abordo, pese a la cantidad de veces que las naves de la Fuerza de Tareas transitaron en la zona de guerra, pero tampoco tenemos conclusiones que merezcan que los datos aquí suministrados sean ciertos, o no<sup>190</sup>.

No obstante, se debe tener presente para completar esta nota, que el 18 de agosto de 1984 el periódico *The Observer* y pocos días después (24 de agosto), el *New Statment*, confirmados de buenas fuentes, publicó en medio de una interpelación parlamentaria al Gobierno, que un submarino nuclear con misiles Polaris abordo, fue despachado a la Isla de Ascensión para el caso que fuese necesario utilizarlo, mencionándose a la ciudad de Córdoba como un posible

---

189 El portacontenedores fue atado en alta mar por un avión “bombardero” C-130, modificado con soportes para transportar seis bombas cada uno, que no llegaron a explotar, pero obligaron al buque a buscar puerto.

190 Ver: <https://mail.google.com/mail/u/0/#inbox/161baf775c82ccd3?projector=1&message-PartId=0.5>



blanco. Por supuesto, esto fue negado por la Armada Real y el ministro de Defensa británico. Esto significaría agregar varios kilotonos más al inventario... ¿Disparate o acción psicológica?

Mucho se especuló en la República Argentina con una decisión del Gobierno británico de emplear un arma atómica<sup>191</sup>, en caso que la suerte de las armas le hubiese resultado adversa al Reino Unido; lo cual ocurrió el 25 de mayo de 1982, luego que la aviación argentina hundiera al transporte logístico el Atlantic Conveyor —con helicópteros, munición y suministros indispensables para desembarcar en Bahía San Carlos— y el D-42 HMS Coventry, tercero de su clase en ser eliminado.

Estas pérdidas terminaron por convencer al contraalmirante Woodward que la recuperación de las Islas no merecía el sacrificio que la Fuerza de Tareas y sus hombres estaban sufriendo, y —como se aludiera— envió un mensaje a Londres informando que regresaban, lo cual fue hecho público por el propio Woodward en un video propagado *urbi et orbi*, al celebrarse el 25.º aniversario de la guerra.

Los antecedentes históricos demuestran que, como dijo Clive Ponting, para el ministro de Defensa y la Armada Real, las «malas noticias» no eran noticias que debían hacerse públicas. Y que los instintos de poder son más justipreciados que enviar al campo de batalla a miles de hombres, expresado y mencionado por Mrs. Thatcher por una causa que no era tal: la libertad de los *kelpers*, o la presunta vida de sus marinos.

Cabe acotar que las organizaciones defensoras de los derechos humanos en momento alguno han hecho saber de sus preocupaciones respecto de las armas nucleares de la Fuerza de Tareas. Pero, a 36 años de la Guerra de Malvinas, sí se han preocupado por buscar hechos que comprometiesen a miembros de las FF.AA. de la República Argentina por malos tratos infligidos por sus jefes a soldados argentinos. Sí se produjeron hechos deshonorosos aislados producidos por miembros de tropas del Reino Unido en el tratamiento de prisioneros de guerra. Pero nadie se preocupó por ellos.

Este tema no fue ajeno a las preocupaciones de la Comisión Rattenbach, que no pudo registrar ningún caso o denuncia, salvo los sí muy deplorables y propios de las penosas condiciones, que debieron enfrentar por el clima y las circunstancias de la guerra, intrínsecamente mucho más importantes, que hechos aislados como los denunciados, no por motivos de desagrar a sus eventuales víctimas, sino en un intento más, de desprestigiar a las instituciones armadas, que fueron compelidos a defender la soberanía de un territorio usurpado, por la insidia del enemigo.

---

191 Incluso mencionó a la ciudad de Córdoba como un blanco probable, lo cual parece ser impropio.

## ANEXO A<sup>192</sup>

### Annex A

The carriage of nuclear weapons by the Task Group assembled for the Falklands campaign.

Ministry of Defense

HM SHIPS WHICH CARRIED NUCLEAR WEAPONS AND OR TRAINING AND SURVEILLANCE VARIANTS DURING OP CORPORATE

1. The following ships carried nuclear weapons and/or training and surveillance variants at some point during the operation:

Ship live rounds, training rounds, surveillance rounds.

INVINCIBLE Y Y N

HERMES Y Y N

BROADSWORD Y Y N

BRILLIANT Y Y N

GLAMORGAN N Y N

SHEFFIELD N N Y

COVENTRY N N Y

FORT AUSTIN Y Y Y

REGENT Y Y Y

RESOURCE Y Y Y

FORT GRANGE N Y N

ARGONAUT N Y N

2. Available information on the movements of rounds is shown in the table below (which contains some obscurities, which we have not been able to resolve):

DATE FROM TO TYPE REMARKS

6 April BROADSWORD PSTO (N) Gib 1 600 (T) Pre-deployment offload

14 April ARGONAUT PSTO

Devonport

1 600 (T) Pre-deployment offload

16 April BRILLIANT FORT AUSTIN 600

16 April SHEFFIELD FORT AUSTIN 1 600 (S)

20 April BROADSWORD RESOURCE 600

9 May FORT AUSTIN HERMES 600 FORT AUSTIN required in AOA

14 May RESOURCE INVINCIBLE 600 RESOURCE required in AOA

INVINCIBLE RESOURCE 1 600(T)

15 May RESOURCE REGENT 600 + 1 600 (T)

---

192 Este anexo es una copia textual del documento británico.

FORT AUSTIN REGENT 1 600(S) 1 600(T)\*)

17 May COVENTRY REGENT 1 600(S)

26 May REGENT RESOURCE 600 + 2 600(S) REGENT required in AOA

28 May PSTO (N) Gib GALATEA 1 600(T) Return to UK

2 June INVINCIBLE FORT AUSTIN 600 Half INVINCIBLE outfit BRILLIANT FORT AUSTIN 1 600(T)

GLAMORGAN FORT AUSTIN 1 600(T) Return to UK RESOURCE FORT AUSTIN 600 + 2 600(S) (2 600(T)\*)

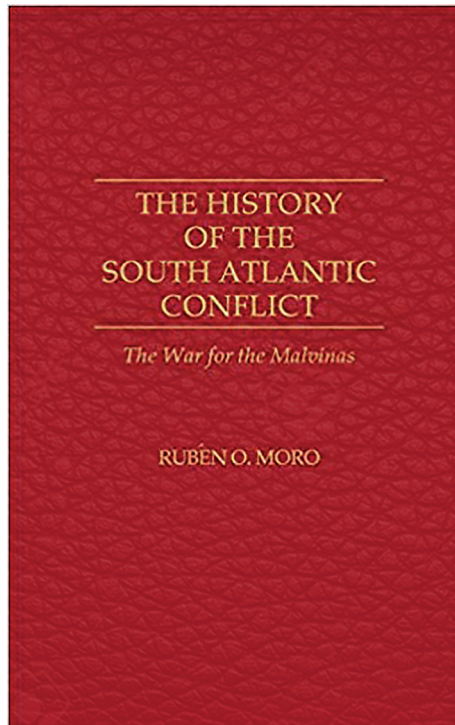
INVINCIBLE FORT AUSTIN 600

3 June FORT GRANGE FORT AUSTIN 1 600(T)

26 June HERMES RESOURCE 600 + 2 600(T) Return to UK

29 June FORT AUSTIN POSO Devonport 600 + 2 600(S) + 6 600(T) Return to store

20 July RESOURCE PSTO(N) Devonport 600 + 2 600(T) Return to store The references to '600' reflect the fact that the weapon was known as the Bomb Aircraft HE [High Explosive] 600lb MC.



41. The History of the South Atlantic Conflict. The War for the Malvinas. Praeger Publisher, New York, London, 1989. Traducción al inglés de *La Guerra Inaudita*.

# ***AIRPOWER THEORY & APPLICATION***

**Symposium 15-19 april 1996**



**Netherlands Defence College**

42. *Airpower Theory & Application* del Colegio de Defensa de Holanda.



## MÓDULO 6

# EL SIMPOSIO DEL PODER AÉREO DE LA HAYA

En el propio corazón de la guerra yace la doctrina. Ella respalda nuestros conocimientos más profundos acerca de la forma de obtener la victoria. La doctrina pertenece al campo del espíritu; es una trama de fe y conocimientos que se sustenta en la experiencia apoyada en los esquemas para el empleo de los hombres, de los medios y de las tácticas. Es fundamental para el juicio certero.

Curtis E. Lemay<sup>193</sup>

### INTRODUCCIÓN

Este simposio fue una verdadera fuente de conocimientos sobre la doctrina de empleo del poder aeroespacial, de la cual solo expondré las cuestiones que puedan ser de interés al público en general y tengan referencia al tema de este trabajo, ya que son de utilidad para consolidar algunas de sus premisas.

Y debo pedir disculpas por tener que relatar esa experiencia en primera persona, la cual debo narrar porque no se trató de una cuestión personal, sino más bien de orden institucional, incluso contribuyente al propósito mayor para el módulo. La confirmación de ciertos aspectos esenciales sobre esta guerra, si bien indirectos y circunstanciales, de gran valor sobre lo sucedido en Malvinas, ya que fueron oficiales superiores con el grado de mariscales de la RAF que asistieron al Simposio, quienes, implícitamente, me lo hicieron saber.

Dado que también hay algunos acontecimientos sin conexión con el tema principal de estos testimonios, pero merecen ser recordados, se hace mención a ellos por ser poco conocidos, y la historia merece tenerlos en cuenta. Esas apostillas podrían ser muchas más, pero la extensión nos hace esclavos de nuestras horas y minutos disponibles, no ya para escribir, sino para leerlos. Es más, las pantallas han capturado al hombre moderno de algunas de las posibilidades más esenciales de su naturaleza, no solo la de leer o escribir, sino la de reflexionar con lo que nos sucede y nos rodea, y lo que es aún más serio, la de comunicarnos con nosotros mismos.

También, vale señalar las sensaciones de las que, en realidad, solo fui testigo ocasional, y me refiero al respeto que se siente en el exterior por la Fuerza Aérea Argentina, ya que merecen ser conocidos por todos sus integrantes, presentes y futuros, y en ellos incluyo a los aviadores militares y civiles de instituciones que actuaron noblemente a su lado en el conflicto. Importa también ser asimiladas por un pueblo al cual tristemente le han enseñado a despreciar a sus fuerzas armadas. Instituciones que son expresiones de ese mismo pueblo y de la Nación a la cual pertenecen, y por la cual se jugaron sus vidas en el momento en que fueron llamados a hacerlo.

---

193 General de la USAF. Comandó el bombardeo sobre Tokio en la Campaña del Pacífico (II Guerra Mundial).

Lo lamentable es que no se ha reflexionado que sin fuerzas armadas, hoy no seríamos una Nación libre, ya que no hay Nación que pueda considerarse como tal y perdurar en el tiempo.

Y a la historia me remito.

## LA INVITACIÓN

Todo comenzó un día del año 1996 que, hallándome ya retirado y viviendo en mi hogar en Mar del Plata retiré del buzón una carta proveniente de la Haya, Reino de Holanda. Al abrir el sobre, sorprendido, me he encontrado con una invitación de la Real Fuerza Aérea Holandesa (RNAF) para asistir a un llamado al «Primer Simposio del Poder Aéreo de la Historia», organizado por la Escuela de Defensa y la Fuerza Aérea de los Países Bajos. Se trataba de una invitación personal, lo cual allanaba mi posibilidad de asistir al evento. El simposio procuraba incorporar, de las exposiciones de reconocidos historiadores, académicos y militares de Europa, el papel jugado por el avión y las doctrinas empleadas desde su inicio en la historia de la humanidad. Se trataba de una experiencia única que ningún profesional del vuelo militar podría rechazar. Más aún, tan única que el simposio, hasta hoy, no solo fue el primero, sino que no se ha repetido.

Dado que mi persona no cubría antecedentes como los mencionados, imaginé que conocían mi libro sobre la Guerra de Malvinas editado en inglés<sup>194</sup> y, a través de él, haber pensado que eso me permitiría exponer sobre la experiencia de la Aviación Militar en el Conflicto Malvinas. Al llegar, pregunté si en la biblioteca de la Real Escuela de Defensa podía consultar el libro, para estar seguro y, a los pocos minutos una secretaria depositó un ejemplar ante mis narices.

Supe después, por aclaraciones de los propios organizadores, que habían recibido presiones muy significativas de los británicos, ya que eran ellos quienes habían ganado la guerra, y por esta razón, consideraban que debían ser los expositores del poder aéreo en Malvinas. Creo que había otras razones, —derivadas y explicadas en los módulos anteriores—, las que les preocupaban de lo que podía manifestar un argentino sobre el origen del conflicto. Pero los holandeses se negaron con firmeza e insistieron en la presencia de alguien de la FAA.

La experiencia de nuestra guerra resultaba de importancia al Simposio, por tratarse «como se dijo» del primer enfrentamiento aeronaval posterior a la Segunda Guerra Mundial. La FAA, con una aviación militar muy discreta basada en tierra, había producido un costo inusitado a la Fuerza de Tareas británica, pese a sus dos portaaviones, además del apoyo de EE.UU. y los recursos navales de última generación de la Armada Real, espolón de proa de la OTAN en Europa.

---

194 *The History of the South Atlantic Conflict. The War for the Malvinas.* Praeger Publisher, Nueva York, Londres, 1989. Traducción al inglés de *La Guerra Inaudita*.

## Trascendencia del simposio

Ocurre que el avión moderno es una máquina infernal para la guerra clásica. Ello ha llevado a las fuerzas de superficie de los países más desarrollados a contar cada uno con su pequeña fuerza aérea. Y está bien, cuando se cuenta con los recursos necesarios para ello, y una doctrina muy precisa de sus limitaciones. Pero los países con presupuestos más modestos, deben escribir muy bien esa doctrina, teniendo en cuenta sus recursos o presupuestos, pues de lo contrario de nada le vale a un ejército o a una armada tener aviones, si sus tanques o submarinos no funcionan eficientemente. La doctrina resulta ser algo que tiene una importancia primaria en el equipamiento, adiestramiento y empleo de los sistemas de armas de las FF.AA. de una Nación, que se precie de defender su soberanía, su pueblo y su territorio como la historia lo indica. Y nuestras fuerzas en Malvinas demostraron las deficiencias remanentes por superposiciones u omisiones en el desarrollo del combate.

Los conflictos bélicos, a partir de la Segunda Guerra Mundial, señalan que cuando la disuasión falla, la primera victoria a lograr, es la batalla por la superioridad aérea. Y la razón es —como dijimos— muy lógica y muy simple, sin superioridad aérea las fuerzas de superficie no pueden realizar operaciones eficaces. En verdad, la Infantería es «la reina de las batallas», pero debe tenerse presente que el Poder Aéreo es «el rey de la disuasión», o de las batallas que no llegan a producirse por el temor a las represalias del enemigo.

Lo demostró Malvinas: la Fuerza de Tareas no logró la superioridad aérea, a pesar de su dominio absoluto del mar, de disponer de misiles A/A<sup>195</sup> y contar con una de las infanterías y fuerzas especiales más entrenadas del mundo. Lo irracional e incalculable en pérdidas de vidas y equipamiento que sufrieron la Fuerza de Tareas británica, jamás hubiesen sido aprobadas por Pueblo, Gobierno o Parlamento alguno, de haberse sabido anticipadamente, el costo que le depararía al Reino Unido recuperar las Islas. Y algo semejante puede atribuirse a la Junta Militar, que debió apelar a la diplomacia y no combatir.

Digamos que doctrina es una guía basada en la experiencia previa, que orienta al político o estratega en la búsqueda de opciones para iniciar el trabajo creativo que el conductor debe moldear mediante una estrategia que —llevada a la práctica— le permitirá plantearse y planificar más convenientemente la búsqueda de soluciones, y superar la estrategia que le plantea el enemigo.

La Real Fuerza Aérea Holandesa (RNAF) sabía la utilidad de un simposio como el organizado. Recuerdo que cuando se expusieron los resultados del evento, los camaradas expositores se explayaron sobre el Poder Aéreo en la historia y su enorme influencia en la guerra moderna. Tal vez lo hicieron con demasiado

---

195 A/A: (combate aire-aire). Eran los misiles *Raython Sidewinder* AIM-L para el combate aéreo, que permitían ser lanzados varios km. antes que los aviones estuviesen a la vista de sus pilotos, evitando los legendarios *carrouseles* que ponían a prueba las virtudes de los aviones de caza y sus pilotos.



énfasis, ya que un ofuscado agregado militar extranjero pidió la palabra y con resquemor irónico preguntó «si había algo que el poder aéreo no pudiera hacer».

La silenciosa sorpresa del auditorio flotó en el ambiente, como una libélula sobre las aguas tranquilas de un estanque. En efecto, hay algo que no puede hacer, justamente por carecer de infantería, que es la que ocupa el territorio, concreta la presencia física y materializa la firma del documento de rendición del comandante enemigo o la propia. Pero la batalla más importante que un poder aeroespacial materializa, es la disuasión, la batalla que no llega a producirse. A ningún político o estrategia militar se le debería ocurrir el atacar a un enemigo con un poder aeroespacial superior.

Podemos definir como Poder Aéreo a la capacidad, militar y política, para lograr objetivos explotando la tercera dimensión. Por último, digamos que desde hace cierto tiempo debe ser llamado Poder Aeroespacial, ya que no hay frontera que separe el aire del espacio. Los aparatos modernos pasan de un medio al otro sin solución de continuidad; los ingenios aeronáuticos ya son en realidad, aeroespaciales. Sin contar las armas satelitales propiamente dichas, al extremo que la próxima guerra será ganada seguramente por quien tenga la superioridad espacial.

Y los camaradas de la reina de las batallas pueden estar tranquilos, los astronautas difícilmente descenderán para estar presentes en la ceremonia.

## EL SIMPOSIO

Viajé en KLM, en primera clase, por primera vez cortesía de la RNAF en lo que sería mi primer —y último— vuelo con esa comodidad. Este era directo de Ezeiza a Amsterdam, 13 h de duración. Una vez llegados, los invitados fuimos trasladados a La Haya, sede de la Escuela de Defensa de Holanda, donde nos hospedaron y nos informaron que ese mismo día al atardecer, nos daría la bienvenida el Comandante en Jefe de la RNAF Teniente General B.A. Droste, en el lobby del hotel dónde nos alojábamos.

Los invitados eran los comandantes en jefe de las fuerzas aéreas de la OTAN, ministros, embajadores, historiadores, académicos, universitarios, agregados militares, expositores y demás autoridades. Todos ellos con deslumbrantes antecedentes militares o académicos, o ambos precedentes a la vez. Pensé en mis modestos orígenes, incluyendo cuando aún, ni había llegado a ser adolescente y vivía en el campo —en una propiedad rural de mi padre—y debí hacer la primaria en una escuela distante a 5 km, cabalgando en el barro sobre algo que llamaban la Ruta 226<sup>196</sup>. De pronto, un día vi un avión volando a baja

---

196 Entre las huellas profundas de carretas tiradas por doce caballos que transportaban el trigo de nuestras pampas a la estación ferroviaria más próxima, cosa que no podían hacer los camiones, pero los ferrocarriles nacionales funcionaban de primera. Al caer la noche descansaban y cocinaban sus guisos luego de 16 horas diarias labor, para salir a primera luz al día siguiente. Las huelgas y paritarias no existían.

altura sobre el campo un DC-4 de Aerolíneas Argentinas, desviado de su curso tratando de esquivar una tormenta. Era prácticamente el primer avión que veía en mi vida.

Mi sensación era más o menos a la de alguien que ve un plato volador, pero de ese contacto surgió, gracias a una tormenta, la causa por la cual me hallaba en ese ambiente tan extraño a mis orígenes. Y como frutilla del postre, no me imaginaba que unos minutos después, había de recibir una de las emociones más grandes de mi vida gracias a la vocación nacida... de un DC-4 en problemas.

El teniente general nos recibió con calidez, señalando las excelencias de un simposio como el que íbamos a protagonizar, concluyendo que uno de los invitados había volado trece horas para estar allí, lo cual suscitó la curiosidad de los presentes quienes seguramente no habían volado, tal vez, no más de dos horas para llegar a Holanda. Lo cierto es que, sin nombrarme, había levantado la curiosidad: ¡un argentino...! Único invitado extra OTAN. Me sentí más turbado de lo que ya estaba, “como batracio en charca ajena”.

De pronto se me presentó alguien que dijo ser el *air commodore* de la RAF Vallance, del Reino Unido<sup>197</sup>, me dijo sin ceremonia: “Quiero expresarle la admiración que sentimos en la RAF por la Fuerza Aérea Argentina”.

Se me puso la piel de gallina, y no solo la piel, sino mi espíritu. No había salido del shock cuando aparece otro *air commodore* cuyo nombre no tengo presente, que había sido piloto de Harrier GR3 en la guerra de Malvinas, a bordo del portaaviones Hermes, y ocupaba en esos momentos un cargo en el Estado Mayor de la OTAN en Bruselas, para decirme más o menos lo mismo.

Me comentó: “Cuando no volábamos, estábamos en un salón de descanso matando el tedio —agregó— de pronto, al aparecer el oficial de órdenes con las novedades, lo rodeábamos y antes de comenzar a leernos el parte de novedades, nos miraba diciendo: *Another ship!* ¡Otro buque! De inmediato, le preguntamos: *Argentine Air Force?* Su respuesta fue: *Yes!*

Yo no sabía si llorar o reír —me manifestó—. Ocurre que la controversia avión-buque es tan vieja como el aeroplano y, si bien le entrañaba la pérdida del buque, a la vez, no podía dejar de percibirlo como un triunfo, dada su especialidad; sentía cierta euforia, bien entendida, por mi especialidad<sup>198</sup>.

---

197 *Air Commodore* Andrew Vallance, miembro del Instituto de Estudios Estratégicos Internacionales, piloto de aviones de combate y autor de numerosos trabajos sobre aspectos doctrinarios del Poder Aéreo.

198 Se trataba, a no dudar, del mejor reconocimiento que la FAA podía recibir: de un militar académico, y de un camarada veterano de guerra enemigo en Malvinas. Jamás recibiría distinción emocionalmente similar en la República Argentina.

## EL PROGRAMA DE EXPOSICIONES

Allí los expositores especializados abarcaron todas las guerras sufridas por la humanidad, incluyendo el advenimiento del primer avión utilizado en las guerras, en el conflicto de Abisinia (1910-1911) en el transcurso de la guerra ítalo-turca, donde el aeroplano, o los artefactos voladores de aquél entonces, se había convertido en un eficaz medio de observación, hasta que a alguien se le ocurrió que el piloto podía lanzar granadas o bombas manualmente<sup>199</sup>. Llevaba granadas en un bolso en su regazo en la cabina y las arrojaba «a mano», volando su máquina a pocos metros de altura sobre las posiciones enemigas.

El Simposio incursionó en la Gran Guerra (1914-1918, Primera Guerra Mundial), con los Ejércitos luchando en tierra —y barro— desde trincheras cavadas en las llanuras de Europa Central, en una prueba de sacrificio sin límites, de una generación de millones de jóvenes soldados recién incorporados, que no sabían por qué luchaban, arrastrados por el vértigo de un conflicto interminable. Ello arrasó en unos meses con las ingenuas previsiones trazadas en los estados mayores de la época, pensando en una campaña breve y triunfal.

### Conclusión

Es difícil inferir la duración y consecuencias de una guerra<sup>200</sup>.

Se produjeron los primeros combates en el aire con aviones de los países que los producían, en especial de Francia, Inglaterra, Italia y Alemania. Surgieron los primeros ases de la aviación en la guerra, donde el mejor era quien sabía ponerse a la cola del avión enemigo y dispararle con sus ametralladoras, en los famosos *carrousel*s, y derribarlo en leal lucha. A los almirantes británicos les había ocurrido algo semejante en 1982 con la perspectiva del «paseo».

Eran encuentros muy caballerescos, donde el ganador saludaba a su vencido y lo hacía mientras este caía pendiente de su paracaídas. Y jamás habría intentado disparar contra un camarada indefenso. El correr del tiempo fue perfeccionando los aviones, pero la velocidad y la tecnología progresarían a mayor velocidad que los actos de natural nobleza de sus intérpretes.

---

199 La 1ª vez que un aeroplano fue usado en la guerra fue el 22 oct 1911, en un Bleriot italiano en Libia (guerra ítalo-turca) en un vuelo de reconocimiento sobre las posiciones turcas. Su piloto fue el capitán Carlo Piazza. Poco después, la primera bomba fue lanzada “a mano” por el teniente segundo Giulio Gavotti en las posiciones turcas en Ain Zara, el 1.º nov 1911.

200 Vale acotar que hubo un joven argentino —de familia irlandesa— Harold Duggan, decidió dejarlo todo y entrar al conflicto —como más de miles— enrolándose en este caso en el ejército británico. Las fuerzas alemanas avanzaban en Europa, pero decidió dejar su hogar paterno —en un campo de Rojas— por el menos nostálgico del campo de batalla. Se mantuvo en combate durante cuatro años, resultó uno de los soldados argentino más condecorados de la guerra: una *Distinguished Service Order* y dos *Military Cross*, una de ellas entregada por el Rey Jorge V en el palacio de *Buckingham*. Fuente: LA NACION - Crédito: Santiago Cícheró/AFV.

## El período Interbellum y la Segunda Guerra Mundial

Me llamó la atención la consideración al período *Interbellum* —entre las dos Guerras Mundiales— en el programa del Simposio. Allí aprendí que las guerras se ganan o se pierden en este espacio de tiempo, empleado en la preparación de los medios bélicos. Ocurre que es la logística la que alimenta a las fuerzas en el frente de batalla, no solo la estrategia o moral de los que combaten, sin logística no hay batalla. Y los alemanes se habían preparado para reivindicar su derrota, sentenciada en *Versailles*, con tremendas limitaciones para el desarrollo de sus fuerzas militares que supieron evadir la «*Luftwaffe*», la Fuerza Aérea Alemana que debió ser totalmente reconstruida.

Creo que es interesante, aún para el lector profano en estos temas, conocer la importancia que han tenido en nuestras guerras contemporáneas el pensamiento estratégico. Hasta producirse la Segunda Guerra Mundial la doctrina del Poder Aéreo no existía aún. Los aviones constituían pequeñas unidades dependiendo de los ejércitos y de las armadas, supeditadas a sus propias operaciones.

Los teóricos doctrinarios de la época (v.g. Mckinder o Haushofer con el poder terrestre, o Mahan en el naval), habían establecido conclusiones propias de las doctrinas de superficie: solo existía la latitud y la longitud, cada uno de ellos defendiendo la supremacía del medio al cual pertenecía. La altura o tercera dimensión, aún carecía de identidad. Para McKinder, las guerras se definían en el *Heartland*, corazón del territorio, mediante la supremacía del poder terrestre; para Mahan otro tanto, pero en el mar. Afirmaba que el pivote de la historia estaba dado por la victoria del poder naval al controlar las líneas marítimas de comunicaciones del enemigo sin el dominio del mar, no es posible comerciar, navegar, producir o defenderse.

Y ambas concepciones adquirirían «algo» de verdad, y algo de lo contrario. Se nutrían de milenios de experiencia bélica, de manera que los teóricos del poder aéreo trataron de adaptar su doctrina a esos conceptos. Y también se equivocaron. Julio Douhet, un doctrinario italiano del poder aéreo, aseguró que el dominio del aire permitiría usufructuar al máximo la capacidad del avión, y que los pueblos obligarían a sus gobernantes a detener la lucha, al ver sus ciudades destruidas por las bombas enemigas. Horror y error.

En Inglaterra, un sostenido bombardeo aéreo alemán sobre Londres produjo la primera doctrina: golpear al enemigo más duro. Los aviones habían demostrado que podían actuar independientemente de las otras fuerzas y se produjo la fundación de la Real Fuerza Aérea, con los medios aéreos cedidos por el Ejército y la Marina británica. Esta doctrina aplicada a los aparatos aéreos, llevó a la RAF a pedir presupuesto para producir bombardeos bimotores. Por suerte para el Reino Unido, un ministro civil por razones presupuestarias vulneró esta idea, indicando que con el costo de un bombardero se podían construir dos aviones de caza monomotores. Y esta sencilla decisión permitió fabricar aviones de caza, que serían determinantes en la defensa de Inglaterra contra los bombardeos alemanes.

Cuando terminó el enfrentamiento, los alemanes habían perdido su aviación y la superioridad aérea en Europa, mientras que a los británicos solo les quedaban cuatro cazas para seguir combatiendo... Esto significó que los alemanes perdieron su aviación, y por consiguiente en el Día «D», los ejércitos aliados pudieron desembarcar en Normandía sin oposición aérea alemana... y permitir luego, a las fuerzas terrestres derrotar a los ejércitos alemanes y ganar la guerra.

Las fuerzas aliadas, equipadas con bombarderos cuatrimotores B-17 y Avro Lancaster se dedicaron a bombardear ciudades alemanas hasta destruirlas casi totalmente, a razón de una ciudad cada semana y media, gracias a la enorme capacidad de los EE.UU. de fabricar miles de aviones con tal propósito. Este insensato tipo de doctrina contra las ciudades, golpear al enemigo más duro (doctrina del poder estratégico) demostró su ineficacia, ya que las ciudades estaban habitadas por ancianos, niños y mujeres que no podían participar en el combate, por lo cual no se sentían los efectos en el frente. Antes bien, los efectivos terrestres enemigos apretaban los dientes con fervor al pensar en sus familiares, y luchaban con más determinación (Douhet estaba equivocado).

Algo semejante ocurrió en Japón en la Guerra del Pacífico, eminentemente naval, y con el bombardeo a Tokio con bombas incendiarias que produjeron más víctimas, que las dos primeras bombas atómicas lanzadas contra Hiroshima y Nagasaki, cuya destrucción y poder convencieron al emperador Hirohito que debía capitular.

## **La Guerra Fría**

Surgieron luego una serie de conflictos en la puja entre la URSS y la OTAN, donde se impuso la doctrina de la «Destrucción Mutua Asegurada», o «Disuasión Masiva», ya que los soviéticos habían logrado el empate atómico, de modo que los conflictos se limitaban a guerras en teatros secundarios (Corea, Vietnam, Irak, etc.), donde la doctrina de la Disuasión Asegurada no se justificaba en Estados periféricos.

En Vietnam EE.UU. perdió 57 000 combatientes, 154 000 resultaron heridos y gastó USD 150 000 000 000. No logró vencer a un enemigo que supo adoptar una estrategia que permitió, a un país con 16 000 000 de habitantes, que no era ni potencia militar ni económica, derrotar a una superpotencia mundial. Fue el triunfo de un notable estratega: Vo Nguyen Giáp. El poder aéreo demostró que, al no tener blancos rentables, se diluía su efecto, pese a haber lanzado en Vietnam más toneladas de bombas que la VIII Fuerza Aérea Aliada en Europa. Fue el sacrificio del pueblo de Vietnam del Norte, su principal protagonista e intérprete.

La última guerra tratada en el Simposio fue la Primera Guerra de Irak «Tormenta del Desierto», donde se aplicó una nueva estrategia. Allí, el coronel de la Fuerza Aérea de EE.UU. David Deptula, jefe de Operaciones de la USAF en la guerra «Tormenta del Desierto», nos informó que se había creado una nueva estrategia: la Guerra de la Información, que consiste en destruir las comunicaciones enemigas con la tecnología proporcionada por la informática y la precisión de los nuevos

sistemas de armas electrónicas. Al anular la capacidad de los comandos enemigo de comunicarse con sus unidades, estas quedan como descerebradas y resultan anuladas con facilidad. Al menos, se trata de una estrategia más humana, que la de los bombardeos estratégicos contra ciudades, o de las armas nucleares. Es hora de respetar más a la raza humana.

La contramedida que desarrollaron los enemigos irregulares, se denominó «Guerra Asimétrica», donde una Nación organizada se enfrenta con pequeñas fuerzas artesanales, mimetizadas en la población, que realizan actos de terrorismo generalmente indiscriminados que no son posibles de neutralizar, muy conocidos en la actualidad. Son producidos por grupos religiosos o ideológicos —generalmente antiliberales o antioccidentales— no siempre fáciles de detectar ni de combatir con medios convencionales, y constituyen uno de los grandes problemas del actual mundo «civilizado». Pero ya es hora de abandonar las guerras, y retornar al Simposio.

## **LAS REVELACIONES DE LOS MARISCALES DE LA REAL FUERZA AÉREA BRITÁNICA**

Al llegar, nos dieron los elementos organizativos del Simposio: la lista de expositores, su *curriculum*, el tema que tratarían, las fechas y horas de la presentación, etc. Me sorprendió la cantidad de personajes que incluía la delegación de la Fuerza Aérea del Reino Unido, que junto con la EE.UU. era la más concurrida, aunque lo más sorprendente fue el grado de antigüedad militar de la delegación de la RAF, entre los expositores invitados:

- Un *full marshall*, (mariscal de 4 estrellas), sir Michael Armitage, Jefe de Inteligencia de Defensa —en actividad actual— del Ministerio de Defensa británico; y ex Jefe de Inteligencia Militar en Malvinas.
- Tres *vicemarshalls* (mariscales de 3 estrellas). Entre ellos: Anthony Mason, Director del Instituto de Investigaciones del Poder Aéreo de la Universidad de Birmingham, autor de un libro reciente por entonces sobre el Poder Aéreo.
- Un *Air Commodore* A.G. Vallance, nuestro conocido y ya mencionado, de un Instituto de Investigación del Poder Aéreo, del Reino Unido.

En la lista, luego de la delegación británica, aparecía mi nombre. No era ni soy mariscal, pero uno de los más veteranos por fecha de nacimiento que le seguían en antigüedad a los mencionados: *Commodore* Rubén O. Moro. Mi única referencia de antecedentes en la línea siguiente, decía: «Mar del Plata».

### **Título de la exposición del invitado de la FAA**

Mi exposición se titulaba «El pequeño poder aéreo de la *Royal Navy*, la razón de ser del Conflicto del Atlántico Sur», y a partir de ese título quedaba claro de qué trataría el tema, por razones ya detalladas en los módulos precedentes. No incluí el hundimiento del ARA General Belgrano y las razones de Londres en cometer

el acto más injustificado de la guerra, tema aún urticante en el Reino Unido, y supongo la principal razón del interés británico en dar ellos la exposición.

Además, por tratarse de un foro para exponer sobre el Poder Aéreo podía ser fácilmente excluido de la lista, ya que el caso del crucero argentino correspondía a una operación submarina y política.

Tampoco el tiempo de exposición daba para mucho más, e incursionar en las cuestiones políticas, la reelección de la primera ministra, hubiese quedado fuera de los límites asignado por los organizadores. Pero sí, la agresión sufrida y el poco tiempo que hubo para preparar las fuerzas. La FAA y otras unidades debieron ser desplegadas con solo 48 h de preaviso, etcétera.

Cuando terminé mi exposición los dos mariscales levantaron la mano para hacer preguntas. Pensé “prepárate, discutir en un idioma no materno es difícil”. Estaba solo de soledad absoluta ante el enorme auditorio, pero pensé que era portador —como el piloto que arrojó la primera granada aérea— de una ventaja capital: no tenía nada que ocultar. Es decir, los «malos» eran ellos, la verdad estaba de mi parte, lo cual significaba contar con un enorme recurso.

Pero aparentemente, mi presentación, al no incurrir en los temas políticos sensibles, los había dejado tranquilos, ya que me hicieron dos preguntas intrascendentes, como para justificar su presencia en el Simposio (y supongo soslayar que el expositor cayese en profundidades que ellos deseaban evitar).

P: Uno de los presentes manifestó cuál había sido la causa por la cual los aviones C-130 de la FAA que materializaban el Puente Aéreo a Puerto Argentino, no fueron escoltados por Mirage III supersónicos de defensa.

R: Los Mirage vuelan a 1000 km/h y 10 000 m de altura para ahorrar combustible; los C-130 a 5 metros sobre las olas, para evitar la detección del radar y a menos de la mitad de dicha velocidad. Y lo hicieron hasta el último día de la guerra.

P: La siguiente pregunta fue por qué no habíamos prolongado la pista de Puerto Argentino para operar con los aviones de ataque, ya que hubiese sido como «un portaaviones en el centro de la Zona de Exclusión».

R: No solo era necesario prolongar la pista. Se necesitan calles de rodaje, plataformas de estacionamiento, refugios para cada uno de los aviones, estación de combustibles, depósitos de munición, etc. Además, la pista de aluminio construida en 1971 llevó varios meses de duros trabajos. Dado el dominio absoluto del mar por parte del enemigo, bombardeos navales nocturnos hubiesen destrozados los pocos aviones de los que disponíamos en menos de 48 h.

## Misceláneas

Al tomar conciencia de la oportunidad que me deparaba el Simposio, y dado que los expositores estábamos casi siempre reunidos, viajando o merendando juntos,

desde el primer día me acerqué a los mariscales con intenciones de congeniar en armonía y —de paso— ver de conseguir alguna información que podía serme útil. En una de esas oportunidades, sir Michael me comentó que el comandante del submarino Conqueror, como si se tratara de una extrañeza, había pedido su retiro.

Sí, porque la Marina Real lo había manipulado —le contesté—; cuando el ministro de Defensa expresó al Parlamento y a los medios, luego del hundimiento del Belgrano, que la decisión de torpedear el buque había sido del comandante del submarino. Lo cual era falso, según lo explicado en el Módulo 4.

Calló entonces, no tuvo nada que agregar, ya que los medios habían demostrado que la orden había sido dada por el gabinete de guerra.

En una de esas charlas, le comenté al full Marshall: “sir Michael, luego de los primeros 25 años de finalizada la guerra, esperaba que el Acta de Secreto Militar nos revelara cuestiones ocultas hasta ese momento”.

Me respondió, con amabilidad: “Rubén, hay algunas cosas que no podremos revelar jamás”.

Le contesté, con cierto convencimiento: —*Yes I know*, Sí, lo sé.

Me respondió, ante mi gran sorpresa: —*Yes, I know that you know*. Sí sé que tú lo sabes.

Hablábamos en privado, y jamás se me ocurrió un reconocimiento ni confidencia tan llana y sincera, que mi hipótesis del hundimiento del General Belgrano estaba en lo cierto.

También el *vicemarshal* Anthony Mason, quien había escrito el libro *Air Power, a Centennial Appraisal*, El Poder Aéreo, «una apreciación centenaria», un libro que por simple coincidencia había comprado poco antes. Al caer en cuenta que el autor estaba en el simposio, acercándome con el libro le pedí que me lo dedicara. Sorprendido, cuando ya estábamos en la fila para entrar al salón de conferencias, en actitud dubitativa buscó un lugar donde sentarse, pensó unos momentos, a mi juicio innecesarios, dado que los autores tienen las frases asumidas para las dedicatorias, y cuando se levantó al devolverme el libro, lo retuvo un instante y me dijo: “sepa que he pensado en profundidad lo que he escrito”.

Estábamos entrando al salón, de modo que poco después le eché un vistazo a la dedicatoria que decía: “*For Air Commodore Rubén Moro, with great professional and personal respect*” al comodoro Rubén Moro, con gran respeto profesional y personal, Tony Mason, *Nederlands Air Force Conference*, 14 abril 1996. En ese momento pensé que se trataba de una dedicatoria de frases hechas que los autores de libros usan con frecuencia, pero más tarde recordé sus palabras al entregármelo: entonces comprendí que había un significado más profundo que el de la simpleza de la frase: él conocía mi libro y mi exposición en el Simposio, si hubiese habido algún error o falsedad, nunca me hubiese colocado esa dedicatoria.



# AIR POWER

## A Centennial Appraisal

AIR VICE MARSHAL TONY MASON

*For Air Commodore Robert Muir,  
With great personal and  
professional respect.*

*Tony Mason*

*Netherlands Air Power Conference*

*19 April 1996*

BRASSEY'S  
London • Washington

43. Dedicatoria del mariscal Anthony Mason, de su libro "Air Power, a Centennial Appraisal".

En resumen, los mariscales, gracias a su señorío, tuvieron la consideración — sin violar el secreto al cual estaban obligados— que mi trabajo y teoría sobre el destructor visto el 1.º de mayo por numerosos testigos, era correcta. ¡Los observadores del 1.º de mayo no habían sufrido alucinaciones! Los mariscales reivindicaron, así, las nobles tradiciones británicas de lealtad y respeto por el adversario derrotado en la lid.

El sentimiento por el poder corrompe absolutamente, y a veces es más poderoso que los valores humanos, tal cual lo demostró el Gobierno británico de aquellos días.

He colocado una ilustración de mi libro editado en idioma inglés y otra con la carátula del Simposio de Poder Aéreo de la Haya, porque hay una extraña simbiosis entre ambas publicaciones: sin el estudio sobre *The War for the Malvinas*, no hubiese

existió la invitación para concurrir al simposio. Sin simposio, no hubiese podido tener la fe de que lo sucedido el 1.º y 2 de mayo era la verdad. La metodología científica fue ajena a esta combinación, pero nada puede reemplazar los contactos personales y las percepciones que allí se experimentan: es la naturaleza del ser humano, mejor decir, sus dos naturalezas: corporal y la espiritual; esta última, donde reinan los valores y la fe, con sus verdades profundas.

## Conclusión

Pienso que los británicos en la guerra cometieron tres graves errores en los primeros días de la guerra:

1. La medida de no hacer público el ataque al D-42 el 1.º de mayo —aunque el ocultar las averías sufridas el 1.º de mayo fue una reacción comprensible—, ya que evitaban que Londres les ordenase un muy probable e inmediato regreso de la Fuerza de Tareas. Ganaron la jugada, pero no la partida.
2. La decisión de la Royal Navy de publicar la fotografía del HMS Sheffield, incendiándose en un mar calmo<sup>201</sup>.
- 3 El hundimiento innecesario del crucero “General Belgrano”, por inconfesables razones y la subsecuente necesidad de ocultar un acto inexcusable.

El destino me dio la satisfacción de llegar a estas conclusiones en el Simposio de La Haya, al que creo haber asistido gracias a la Divina Providencia. Al agradecer la oportunidad que me brindaron a la Real Fuerza Aérea y el Colegio de Defensa de Holanda, hago mención a vuestra actual Reina Máxima, y en homenaje a ella repito las palabras del ministro Mazza en 1833: “con los argentinos, nunca se sabe”.

Seguimos siendo un abismo de grandezas y miserias. Últimamente, en especial, de estas últimas.

---

201 Las condiciones del mar el día 4 de mayo, cuando informaron que el destructor había sido alcanzado por un *Exocet*, eran totalmente distintas. El autor sabía de evaluar el estado de la superficie del mar, por haber hecho un breve curso de Oceanografía en EE.UU: en oportunidad de recibir adiestramiento en aviones *Albatross*, en 1962. Creo que, sin esa experiencia, hubiese sido muy difícil caer en la cuenta de lo sucedido el 1.º de mayo de 1982.







# MÓDULO 7

## APOYO REQUERIDO POR EL REINO UNIDO A EE.UU. PARA LA OPERACIÓN CORPORATE (RECUPERACIÓN DE LAS ISLAS MALVINAS)

“América, para los americanos.”<sup>202</sup>

Frase atribuida al presidente James Monroe, en 1823

### INTRODUCCIÓN

El 25 de abril de 1982 en la sede del Ministerio de Defensa, un organismo *ad hoc* tipo estado mayor especial, emitió un documento por el cual sugería al Ministro de Defensa y a otros ministerios británicos acerca de cuáles eran las necesidades operacionales, de inteligencia y comunicaciones para ser solicitadas a EE.UU. El propósito era apoyar la Operación *Corporate*, Fuerza de Tareas británica para la recuperación de las Islas Malvinas en momentos en que la flota se hallaba a cinco días de llegar al teatro de operaciones.

El organismo estaba formado por generales retirados con graduación mínima de dos estrellas. El documento fue expuesto en una reunión ministerial para conocimiento del Jefe de Estado Mayor y Gabinete de Guerra y Ministros británicos. El documento fue denominado ACDS (*Assistant Chief of the Defence Staff*) y establecía dos limitaciones: EE.UU. no se involucraría en acciones directas, ni emplearía sus bases en América Latina para apoyar operaciones del Reino Unido, lo cual indicaba que hubo conversaciones previas con Washington anteriores a su elaboración. Solo se comprometió la Base Wideawake, en la Isla de Ascensión, territorio de ultramar del Reino Unido con una base aérea rentada por EE.UU. como punto de enlace de sus comunicaciones globales.

### ÁREAS INVOLUCRADAS

Los requerimientos fueron clasificados en cinco áreas sensibles que revelaban las necesidades de la Fuerza de Tareas en un documento de seis páginas (más anexos), estableciendo el detalle propuesto de los cuales, por efectos de la brevedad, se realizará un breve resumen del contenido del documento.

#### Inteligencia

Bajo los acuerdos existentes, lo que deberá solicitarse a EE.UU. es un sustancial apoyo de Inteligencia a la Operación *Corporate*. Cobertura ampliada tanto técnica como estratégica respecto de fortalezas, deficiencias, disposición e intenciones

---

<sup>202</sup> Significaba que cualquier intervención de europeos en América sería vista como acto de agresión que requeriría la intervención de Estados Unidos. La doctrina fue presentada por el presidente James Monroe durante su sexto discurso al Congreso sobre el Estado de la Unión.

de las Fuerzas Argentinas. Aspectos tácticos en tiempo real serán muy valiosos. EE.UU. debería ser persuadido de:

- a. Incrementar cobertura satelital;
- b. Emplear aviones U-2 y SR71 (Este último es el avión de reconocimiento más evolucionado de la Fuerza Aérea de EE.UU.);
- c. Facilitar medios ELINT (Inteligencia electrónica) y, adicionalmente, SIGINT (Inteligencia de comunicaciones);
- d. Proveer vigilancia ampliada de superficie y bajo superficie del Atlántico Sur.

## Comunicaciones

La más apremiante necesidad es la de establecer comunicaciones habladas seguras, incluyendo:

- a. Equipos Motorola satelitales (URC 101), más equipo de codificación (KY57 y KOI18) para las fuerzas especiales y sistemas KY8 y KY28 para comunicaciones seguras de la Fuerza de Tareas;
- b. KY75 (VINSON), sistemas de encriptado para tareas de aviones Harrier y helicópteros.

## Apoyo operacional

Equipos de soporte operacional de apoyo directo a las operaciones, en especial:

- a. Radares de reconocimiento marítimo de largo alcance;
- b. Reaprovisionamiento en vuelo de combustible a aeronaves;
- c. Equipos de guerra electrónica, transporte aéreo, en especial, de aviones C5A (La mayor aeronave en su tipo del mundo, por ese entonces);
- d. Previsiones para aliviar los recursos del Reino Unido en líneas extendidas para sus fuerzas en el Océano Índico;
- e. Buques anfibios para el transporte y refuerzos en la Isla de Ascensión, lo cual permitiría movilizar solo al Queen Elizabeth para el transporte de la Brigada 2;
- f. Asistencia médica y cobertura satelital y meteorológica serían de gran valor a las operaciones.

## Sostén logístico

- a. El apoyo logístico de EE.UU. en la Isla de Ascensión sería crucial para la Fuerza de Tareas, en especial para la provisión de combustible para aeronaves;
- b. Dado que la Armada de Chile había requerido la recarga de combustible para el buque logístico *TIDEPOOL*, se requeriría la asistencia de EE.UU. en su base naval en Rodman, Panamá, a tal propósito<sup>203</sup> ;
- c. Provisión de armas, equipos y material, etcétera.

La lista era muy extensa y tentativamente debería incluir:

---

203 El HMS Tidepool había sido recientemente vendido a la Armada de Chile, y se hallaba tripulado por marinos chilenos en proceso de trasladarlo a este país. A solicitud del Reino Unido, el buque fue facilitado a los británicos para intervenir en el conflicto.

- a. Misiles Harpoon para los Nimrod, Vulcan, AIM Sidewinder y antibuques para los HARRIER;
- b. Alojamientos de personal, planchas de aluminio para prolongar la pista, amarre de buques, etcétera.

## **Provisión de armas, equipos y material**

Una revisión de estas peticiones ha revelado que el Reino Unido tenía necesidades de solicitar a EE.UU., y que fueron expresadas en detalle. En especial, la asistencia a la Fuerza de Tareas de reaprovisionamiento en vuelo, reconocimiento marítimo; información de inteligencia, ítem considerado vital para el éxito de la operación *Corporate*, y podría ser ampliados en caso de que las operaciones se intensifiquen.

Recomendaciones: Que el *US Aid*, la ayuda que los británicos solicitaban al Reino Unido, sea invitado a preparar un borrador para elevar a la primera ministra.

### **El USS Eisenhower, portaaviones de la Armada de los EE.UU.**

Recientemente, se ha agregado a la documentación disponible, no un requerimiento del Reino Unido a EE.UU., sino el ofrecimiento del Secretario de Defensa de EE.UU. Caspar Weinberger, de toda la ayuda necesaria para materializar el máximo soporte posible a la Fuerza de Tareas.

Este ofrecimiento fue realizado por Wienberger al Embajador Nicholas Henderson del Reino Unido en Washington, y también al Secretario de Estado Alexander Haig (Expediente del 3 de mayo de 1982, Telegrama 1572), agregando como comentario que el portaaviones Eisenhower<sup>204</sup>, en 15 días podía estar en el Atlántico Sur, y agregaba con entusiasmo de disponer del envío de una pista móvil en las Islas para la operación de algunos aviones *Buccaneers*<sup>205</sup>. ¡Vaya ayudita!

Obvian comentarios. De haberse aprobado el requerimiento, ni hundiendo el *Hermes* y el *Invencible* nos salvábamos. Tan desmedido que parece un chiste..., que ni los propios británicos deben haber insistido con el desequilibrado ofrecimiento, seguramente no sobrepasó las instancias del Ministerio de Defensa o del Ministerio de Relaciones Exteriores, con el Secretario de Estado Alexander Haig oficiando de coordinador entre las partes. Se adjunta la copia del referido documento, para que no crean que se trata de una exageración del autor, aparte de no ser política de EE.UU. conceder semejante tipo de ayuda que, para el caso, tuvo limitaciones de no involucrar al personal o a las unidades estadounidenses al Sur de la latitud de la Isla Ascensión.

---

204 Buque clase Nimitz comisionado en 1977, de 97 200 t de desplazamiento, dos reactores nucleares, cuatro turbinas a vapor, 200 000 SHP, y tripulado por algo menos de 4000 tripulantes. «aún hoy, en el año 2018, se halla en servicio». Para tener idea del desproporcionado ofrecimiento, los dos portaviones británicos *HMS Hermes* y *HMS Invencible*, ambos sumados, tienen un desplazamiento aproximado del 50% de t del portaaviones estadounidense.

205 Avión de ataque birreactor.



## Conclusiones

Lo absurdo y desatinado de esta solicitud no escapará al lector más desprevenido. Si bien por cierto no todos los ítems detallados en el documento fueron solicitados o provistos, la pila de requerimientos que llegaban al Pentágono sorprendieron a los organismos encargados de satisfacerlos. Normalmente, los procedimientos de EE.UU. para la provisión de material bélico a sus aliados, si bien, requieren ser aprobados por 17 departamentos diferentes, las órdenes del Secretario de Defensa, Caspar Weinberger, (un atlantista declarado)<sup>206</sup>, las limitó a dos: uno de entrada y otro de salida con el aprobado, en general, sin consulta al Presidente Reagan o al Secretario de Estado Alexander Haig.

Sin esa ayuda, la Fuerza de Tareas no hubiese podido operar en el Atlántico Sur cuestión reconocida por el Reino Unido. De allí se interpreta la razón por la cual Weinberger fue condecorado con la KBE, *Knight of the British Empire*, Caballero del Imperio Británico. Es decir que no solo la República Argentina tuvo que enfrentarse con una Dama de Hierro y sus dudosos principios, sino con los de sir Caspar, ya que sin su ayuda, el Reino Unido se hubiese visto privado de operar y menos aún de ganar la batalla para sostener una colonia en América, usurpada en 1833.

Weinberger actuaba con criterio propio. Persona imbuida de los problemas de la Guerra Fría y despreocupado del patio trasero, que eran los países latinoamericanos. Ocasionó más daños a la República Argentina que la propia primera ministra británica y su enorme Armada. La única funcionaria con una visión más equilibrada respecto de su participación en el conflicto, era Jeanne Kirkpatrick, embajadora de Washington en la ONU, quien en todo momento procuró buscar una salida negociada al conflicto.

---

206 Fue investido con la orden *Knight of the British Empire* KBE, Caballero del Imperio Británico. Orden civil.



*44. Copia del documento secreto del Ministerio de Defensa británico.*

Existen numerosos, miles de documentos que por, su extensión, no será transcritos en este trabajo, en los cuales el Reino Unido hace mención del total de la ayuda recibida de Washington, día por día, durante todo el conflicto, que no viene al caso explicar, en especial luego del ofrecimiento del portaaviones Eisenhower mencionado. Además, se observa una concepción subjetiva y excesivamente detallada, como si los británicos desearan difundir la idea ¡Ojo, miren todo lo que nos ayudaron los estadounidenses...!

Reconocemos, también, que la opción del EE.UU., en materia de prioridades estratégicas, no podía ser otra, ya que el Gobierno conservador del Reino Unido era, en el marco de la Guerra Fría, asistir a su principal socio, los EE.UU., en una región estratégica de máxima prioridad «Europa Occidental», sobrepasada solo por su propio territorio continental de EE.UU.

Mencionemos también que, de haber conocido lo que se explica en este trabajo, Washington difícilmente hubiera procedido del modo en que lo hizo.

Existen versiones que mencionan a EE.UU. como un aliado del Reino Unido desde el principio. No se ha hallado documento alguno dentro de los miles disponibles, que lo certifique o mencione, incluyendo las cartas personales Reagan a Thatcher. Y el Atlántico Sur está lejos de las zonas más calientes del planeta.

En el ámbito estratégico, cuando hay que optar, se opta. Y la opción estratégica es fundamentalmente, racional.

## APOSTILLAS

A continuación, se mencionan algunos casos anecdóticos de utilidad o interés. Se trata de narraciones que forman parte de nuestros alegatos históricos, o al menos debieran ser considerados a tal efecto si aún no lo han sido.

### **El ministro plenipotenciario García**

El Canciller Costa Méndez se hallaba en la Comisión Rattenbach, esperando ser interrogado por sus miembros; lo acompañábamos algunos oficiales de la Secretaría. En un momento le preguntamos por qué se había rechazado la propuesta del 17 de mayo<sup>207</sup>, y nos respondió: “en la Cancillería tememos al síndrome García”...

Se refería al embajador plenipotenciario del presidente Bernardino Rivadavia, luego del triunfo de la Batalla de Ituzaingó (20 feb 1827), por la cual se debía considerar el pasaje de la Banda Oriental a las Provincias Unidas. García Manuel José, en una conducta difícil de entender, a su regreso informó que la Banda Oriental debía ser transferida al imperio del Brasil... ¿Alucinación<sup>208</sup>? La reacción de los patriotas que habían obtenido un triunfo heroico y contundente en la batalla mencionada, como Carlos María de Alvear, José María Paz, Juan Lavalle, etc., protestaron de tal manera que al final el Imperio aceptara que el Uruguay fuese una Nación independiente<sup>209</sup>.

### **Carta del Príncipe Felipe, Duque de Edimburgo, un documento esclarecedor**

De la enorme cantidad de documentación que el autor ha presentado, este es un documento esclarecedor, ya que hay pocos testimonios que relaten, con mayor claridad, en qué consiste el problema de las Islas Malvinas.

---

207 Contemplaba el cese del fuego y una solución temporal, con el izamiento de tres banderas (El Reino Unido, la República Argentina y EE.UU.)

208 No lo crean, hemos tenido otros “García” en nuestra historia.

209 Como vemos, la actitud de Rivadavia y su ministro, tendrían funestas consecuencias casi dos siglos después. He aquí la influencia histórica de ciertas constantes geopolíticas de las Ministerio de Relaciones Exteriores.

Dear Alec, Thank you very much for  
your letter. I entirely agree with you  
about this incredible disaster and  
like everyone else here I have been  
praying that the problem can be  
resolved peacefully and without  
further bloodshed.



BUCKINGHAM PALACE

... capture!) of  
... Falkland Islands was  
definitely not the best thing to do

I hope you will forgive  
me if I don't sign this but  
you know that it comes  
from an old friend.

45. Carta personal del Príncipe Felipe, duque de Edimburgo.

Se trata de una carta privada escrita por el Duque de Edimburgo desde el palacio de *Buckingham*, el 21 de mayo de 1982, a un amigo jugador de polo de Mar del Plata, donde el príncipe solía disfrutar de este deporte<sup>210</sup>, en la cual expresaba en forma personal:

La Sra. Thatcher nunca dijo que ella no negociaría con un dictador, en realidad, se han desarrollado negociaciones de buena fe durante casi dos meses. Solo puedo asegurar que se reconoce en este país que el presente Gobierno «la Junta Militar» salvó a la Argentina de un gran desastre. También reconocemos que la Argentina ha reclamado soberanía sobre las Islas... ¡En 1962 en Argentina nos comprometimos con el nombre de *Falklinas*! El dilema de los británicos ha sido siempre que los isleños han puesto en claro que ellos no querían relación formal alguna con la Argentina, y naturalmente los gobiernos británicos han sido reticentes en entregarlas contra su voluntad. Durante los últimos 20 o 30 años, Gran Bretaña ha dado la independencia a todos los territorios coloniales ni bien resultó obvio

210 N d A: Gentileza del Sr. Alec Mihanovich por mediación del Sr. Raúl Mendizábal Nogués.

que el pueblo no deseaba seguir bajo el dominio británico. Lo mismo se habría aplicado a las Islas *Falkland* si los habitantes así lo hubieran deseado... Desafortunadamente siempre surgió el punto muerto en el rechazo terminante de los isleños por aceptar, y tan pronto como se ejerció alguna presión para que fueran razonables, ellos apelaron a los políticos menos escrupulosos en Londres, acusando al Gobierno de organizar una venta de ciudadanos británicos a la Argentina.

Estas líneas ponen de manifiesto dónde se encuentra el meollo de la cuestión: se trata de los deseos de los *kelpers*, convenientemente alentados y promovidos por la *Falkland Islands Company* y motorizados por los grupos de presión en Londres, quienes como sabemos, lo hacen para beneficiar sus propios intereses, no los del pueblo británico o de los isleños. El objeto punitivo de la expedición británica quedó también desvirtuado a la luz del costo humano y material que significó para Gran Bretaña.

El autor no ha hallado ningún documento, oficial o privado, tan claro como el reproducido por el Duque de Edimburgo para explicar el corazón y la esencia del conflicto. De su análisis surge que el verdadero enemigo para las aspiraciones argentinas ha sido y siguen siendo los silenciosos *kelpers* y sus proclamados derechos, cuya defensa enarboló la Sra. Thatcher para justificar el envío de la Fuerza de Tareas. Como se desprende del Informe *Franks*, ha sido la irreductible o instigada resistencia de una población trasplantada, una de las causas fundamentales del conflicto.

Pero los miles de soldados argentinos y británicos que lucharon y cayeron en el Atlántico Sur, tenían también una prerrogativa mucho más sagrada: el derecho a la vida. Y aquí, en el devenir histórico o en el más allá, alguien deberá responder por ello.

### **Embajadora Jeanne Kirckpatrick**

La Sra. Jeanne Kirkpatrick fue de las pocas autoridades de EE.UU. que demostró su compromiso como Embajadora en la ONU, con una actitud tendiente a equilibrar la perturbadora conducta de Weinberger, Secretario de Defensa de EE.UU. Alexander Haig, Secretario de Estado, tampoco tuvo una posición más neutral de lo que debió protagonizar, dada su misión de mediar entre las partes. Lejos de ello, asumió un papel que se limitaba a trasladar a Bs. As. las exigencias del Reino Unido, en su itinerante misión entre Londres y Buenos Aires deseaba lograr el cese del fuego.

Jeanne Kirkpatrick fue una de las gestoras de la Propuesta Británica del 17 de mayo, que aseguraba el cese del fuego y una solución conjunta a las diferentes posiciones entre los beligerantes, con las tres banderas flameando en Malvinas y una promesa de discutir la soberanía en un lapso aceptable.

El Canciller Costa Méndez asesoró en forma negativa a la Embajadora, ya que la propuesta no incluía a los archipiélagos de Georgias y Sandwich del Sur, ni se había cambiado la palabra de los deseos en lugar de intereses de los *kelpers*. Cuestiones ambas que podían, tal vez, renegociarse más tarde.

—Estamos ante un día trágico y no veo que más podamos hacer para tratar de evitarlo, pero creo que están tan cerca las dos posiciones... pero es demasiado tarde... Es la tragedia más grande de mi vida. —Refería Kirkpatrick, poco después.

Las negociaciones, de haber tenido éxito, hubiesen detenido la cabecera británica en San Carlos y las cuantiosas pérdidas que se produjeron luego, y una salida negociada de una guerra inminente. También a ella se le atribuye el axioma «los argentinos son brillantes, excepto para gobernarse a sí mismos».

## Martin Clarke, tripulante del submarino HMS Onix

Al igual que un cabello en la escena de un crimen puede determinar la presencia de un sospechoso y determinarlo como culpable, de la misma manera un tripulante de un buque, a décadas y lejos de los secretos dictados por estados mayores, pese a las medidas de seguridad e inteligencia cuando se procura ocultar una verdad, dejó una evidencia inconscientemente espontánea, años más tarde, con un dato sobre la secuencia en que fueron atacados el Sheffield y el General Belgrano.

Su protagonista fue Martin Clarke, tripulante del submarino convencional Onix, durante el conflicto bélico. Un joven marinerero de 22 años de edad que fue llamado en oportunidad de alistarse a la Fuerza de Tareas, en *Portsmouth*, en abril de 1982, asiento del submarino convencional Onix de la Armada Real (Primer Escuadrón) que se uniría a la Fuerza de Tareas Británica. Martin, deseando rememorar sus experiencias en el combate del Atlántico Sur, escribió sus *Falklands Memoires* para sus padres de *Leicester City (Leicestershire, East Midland, Reino Unido)* o, para sus amigos del *pub* con quienes solía reunirse. El escrito ha sido recogido por el museo de la ciudad y puede verse expuesto en un lugar de privilegio.

El relato descrito por Clarke de los eventos de la navegación del submarino<sup>211</sup>, nos revela que hicieron escala en la Isla de Ascensión en su ruta al Atlántico Sur, para unirse al resto de los buques en la zona de guerra. Al recordar hechos destacados, menciona que el sobrevuelo de un Boeing 707 de reconocimiento de la FAA, los obligó a sumergirse de inmediato, según refiere, ocasionando la ruptura de la monotonía de la lenta navegación de un submarino convencional, al producirles la primera excitación que un bautismo de guerra sugiere.

El Boeing de la FAA realizó misiones de exploración lejana en el Atlántico Sur, con el objeto de detectar el desplazamiento de los buques británicos. Esos vuelos fueron suspendidos, luego de haber sido interceptado por Sea Harriers, lo que no intentaron derribarlo, según el Calte. Woodward, dadas las limitaciones de las ROE del momento, referidas al “empleo mínimo de la fuerza”<sup>212</sup>.

---

211 Publicado por el Museo Naval de Birkheah (Reino Unido), *Historic War Ships - Submarines*, 10 - Abr- 2001.

212 El Comandante de la Fuerza de Tareas, preocupado, por el desplazamiento de sus buques, solicitó un cambio de las reglas, y estuvo a un minuto de derribar un B-707 de línea brasileño al día siguiente, el cual realizaba el trayecto Durban (Sudáfrica) - Río de Janeiro.

El Onix continuó su navegación, y Martín prosigue su relato diciendo que mientras navegaban hacia el Sur...«el clima se tornaba más inestable, con la temperatura disminuyendo rápidamente y el mar cada vez más encrespado». Mientras se hallaban navegando hacia la Zona de Guerra, tomaron conocimiento de que el «Sheffield» había sido atacado y que se hundía en el mar austral. Poco después tuvieron la otra emoción, esta vez triste, por lo que producen las bajas propias, y que la guerra era una realidad, un hecho que se cobraba víctimas auténticas. De súbito un pensamiento comenzó a preocupar a los tripulantes, ¿cuándo volveremos a casa...! superpuesto con el deseo previo de torpedear al portaaviones ARA 25 de Mayo, para equilibrar las cargas.

Refiere así que los informes dieron cuenta que un submarino nuclear había hundido al crucero General Belgrano, y que la flota argentina se había retirado. El sueño de hundir el 25 de Mayo sería irrealizable para la tripulación del Onix.

Interesa en este punto, poner de relieve una cuestión, por caso esencial, la secuencia del relato de Martín hace de ambos hundimientos, primero el Sheffield, y luego el General Belgrano, corroborando la hipótesis que el ataque al destructor se produjo el 1.º de mayo.

Tal vez se pueda aducir que el hecho narrado no tiene entidad jurídica y como tal podría ser considerado, salvo que no es la única prueba circunstancial, las que aisladas suelen ser irrelevantes, pero tienen una fuerza incontrovertible cuando son muchos los pelos sueltos narrados en una investigación cualquiera, e histórica también. Tal como es el caso. Y seguramente seguirán apareciendo...

## **VUELOS SECRETOS INTRODUCCIÓN**

Téngase presente que las unidades de la FAA fueron preavisadas con 48 h de anticipación, como muchas otras, de manera que había que combatir con lo que teníamos, sin tiempo de incorporar otros sistemas de armas, al no existir en el nivel estratégico militar, hipótesis alguna de conflicto o guerra con el Reino Unido. La FAA, al no disponer de esas previsiones en el ámbito aeronaval, significaba en este caso, no tener asignada la responsabilidad específica en ese tipo de misiones, ni sistemas de armas organizados para realizar una guerra aeronaval, a lo cual debe sumarse, carecer del adiestramiento con la que cualquier unidad militar profesional debe contar para cumplir su misión. Para colmo, enfrentar a una potencia mundial con el apoyo de EE.UU. ¡Había que improvisar!

Hubo dos unidades que fueron producto de esa improvisación: el Escuadrón Fénix y el Escuadrón C-130. Las unidades mencionadas debieron emplear sus medios e ir mucho más allá de las condiciones para las que sus aviones habían sido diseñados.

## Escuadrón Fénix<sup>213</sup>

### Extractado de *Political Google Group*

Se trató de una Unidad de la Fuerza Aérea Argentina formada durante la guerra de Malvinas, que fuera conocida, recién después de finalizado el conflicto. Estuvo integrada por personal militar y civil que volaban aeronaves requisadas a empresas privadas y organismos estatales. Lo hacían desarmados e indefensos, no contaban como los aviones de combate con la posibilidad de eyección o del lanzamiento en paracaídas de sus tripulantes. De modo tal que se enfrentaban al enemigo sin la posibilidad de dar respuesta ofensiva alguna. Su única defensa consistía en las maniobras evasivas que pudiesen realizar, para evitar el efecto de las modernas armas del enemigo como cañones o misiles, lanzados desde buques o aviones Harrier.

Su misión consistía en simular en los radares enemigos, ecos de una escuadrilla de ataque, para que el enemigo alertase sus aviones exigiéndoles a estos, un desgaste importante de sus medios aéreos.

El personal civil de pilotos y tripulantes convocados, Convenio III de Ginebra, permitió formar la unidad sobre la base de un organismo aéreo fotográfico de la FAA, ya que fue necesario implementar una cantidad de operaciones necesarias y no previstas orgánicamente, donde la fotografía aérea estaba ausente.

Se convocó a personal civil de pilotos y mecánicos a quienes se les otorgó grado militar en función de su aptitud profesional; a los Pilotos como «Alféreces en comisión», Oficiales del Escalafón Aire; a los Técnicos y Mecánicos «como suboficiales del Escalafón Técnico»; al Personal Militar Retirado y Personal Militar de la Reserva de las FF.AA. se los incorporó con su grado correspondiente, al igual que al Personal Civil de la Fuerza Aérea, y Personal de las Fuerzas de Seguridad.

El Escuadrón, creado sobre la base orgánica del «Grupo I Aéreo fotográfico de la FAA», II Brigada Aérea, disponía de un par de aviones Lear Jet, por lo cual fue necesario requisar aviones civiles similares, facilitados por empresas nacionales como: YPF, cuyas instalaciones en Comodoro Rivadavia sirvieron de improvisada base operacional; Loma Negra; Terrabusi; Radio Rivadavia; Editorial Sarmiento; Acindar; entre otras. También facilitaron su personal, pilotos y mecánicos, que fueron incorporados con grado militar.

Estos medios, equipados para operar con sistemas electrónicos actualizados, permitían realizar una serie de tareas de apoyo en misiones de exploración y reconocimiento; guiado de escuadrillas de ataque; retransmisión en vuelo; enlace y puente de comunicaciones; navegación; información meteorológica;

---

213 N del A: Recientemente un corresponsal de “Política Google Group” publicó un artículo sobre el famoso escuadrón, cuyo contenido merece ser citado como fuente de este título, permitiendo realizar una recopilación breve para beneficio del lector.



relevamiento de información táctica; búsqueda y salvamento; patrullaje del mar y costa argentina; transporte de pasajeros, etcétera.

Pero la tarea principal y más peligrosa del Escuadrón FÉNIX era la de «pinchar» los lóbulos de radar del enemigo, para que recibieran ecos semejantes a los de una formación de aviones de ataque, penetrando en busca de buques de la Armada Real, engañando y confundiendo sus sistemas defensivos con operación denominada diversión o engaño, provocando un alerta constante y un desgaste permanente que imponía a las fuerzas británicas, mantener en el aire sus aviones, mientras los verdaderos ataques argentinos se producían en otro lugar.

Las misiones de reconocimiento, guiado y exploración fueron realizadas por tripulaciones civiles. El personal convocado cumplía tareas de apoyo en vuelo, indispensables para la operación eficiente de otras unidades. Se trataba de una misión de máxima peligrosidad, pues engañar a un enemigo altamente capacitado y de una superioridad tecnológica y electrónica manifiesta, era un gran desafío, pero era lo que teníamos.

El 7 de junio de 1982, el Escuadrón sufrió la primera baja en combate al ser derribado el avión Lear Jet matrícula T-24 perteneciente a la Fuerza Aérea. Volaban una misión de diversión al atraer una PAC, Patrulla Aérea de Combate de Harriers enemigos. Desconocía la presencia próxima del Destructor 42-HMS Exeter, el cual lanzó dos misiles Sea Dart, logrando evadir uno de ellos pero el otro derribó al T-24, donde volaba su propio Jefe de Escuadrón, el Vcom. Rodolfo Manuel de la Colina, quien falleció con el resto de la tripulación. Volaban sobre el Estrecho de San Carlos, a 12 000 m. de altitud.

Finalizada la guerra, el Escuadrón FÉNIX fue disuelto sin bajas del personal civil movilizado, ni pérdidas de máquinas requisadas, y con un total de 780 h de vuelo en distintas misiones. Por último, vale considerar la visión del Almirante Woodward, quien reconocía en sus memorias, que había subestimado a su enemigo y que desconocía el potencial de la Aviación Argentina cuando afirmó: “Jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron”.

Agradecemos los párrafos vertidos por el corresponsal de Political Google Group recientemente mencionados, ya que han permitido disponer de una recopilación de lo realizado por el Escuadrón Fénix. Es algo que la historia merece tener presente, porque también con el pasado se puede iluminar, transmitir y construir el futuro. Gracias a ello, retornando a la historia, la que escribieron prohombres en todas las guerras, debemos mencionar un hecho que tiene relación con el Jefe del Escuadrón Fénix.

En la batalla de Ituzaingó (20 feb 1827) se produjo la muerte del teniente coronel Federico Brandsen, militar francés al servicio de las Provincias Unidas. Fue ascendido post mortem a coronel, y fue el militar más antiguo caído valerosamente en el campo de Batalla, hasta 1982. En la Guerra de Malvinas,

hubo dos casos similares: del lado británico, la muerte en combate del teniente coronel Herbert Jones, Jefe del Regimiento 2 de Paracaidistas británico, en Pradera del Ganso, quien recibió la condecoración *post mortem* con una de las dos Victory Cross adjudicadas por la Corona Británica, máxima condecoración del Reino Unido en la guerra de Malvinas.

Nuestra historia señala que el único general fallecido como consecuencia del combate fue don Martín Miguel de Güemes, quien, si bien no murió en el campo de batalla, pero sí horas después, producto de las heridas recibidas combatiendo contra los ejércitos realistas, a los que había rechazado en seis oportunidades. Impidió así su marcha hacia Buenos Aires, lo cual permitió al general San Martín culminar su misión libertadora en el Alto Perú.

Estas menciones vienen al caso, porque el jefe del Escuadrón Fénix, el comodoro *post mortem* de la Colina dio a la República Argentina el héroe más antiguo de la Guerra del Atlántico Sur, fallecido en el frente de combate. Al igual que Brandsen, que murió empuñando su sable y conduciendo su unidad frente al enemigo extranjero. De la Colina lo hizo empuñando los comandos del Lear Jet T-24, en una misión de engaño extremadamente peligrosa. Fue derribado el 7 de junio de 1982 sobre la Isla Borbón, Gran Malvina, y próxima al centro de la Zona de Exclusión Total, dictada por el Reino Unido, por un misil Sea Dart del destructor HMS Exeter, no detectado hasta ese momento, lo que provocó la muerte de toda su tripulación<sup>214</sup>.

### **Escuadrón C-130**

Esta unidad, perteneciente a la I Brigada Aérea de El Palomar, fue empleado profusamente en la realización del Puente Aéreo a las Islas con las misiones de trasladar medios, en especial del Ejército Argentino, con un avión diseñado como transporte. Pero además de su finalidad específica, fue empleado para realizar misiones que estaban más allá de su diseño y equipamiento. Estas fueron:

- Bombardeo con un «Hércules» modificado para lanzar bombas a blancos enemigos.
- Los vuelos «Loco» de exploración lejana sobre el mar.

### **El Hércules bombardero**

Dentro de las excentricidades a las que debió apelar la FAA para enfrentar a un enemigo pleno de apoyo y armamento de última generación, el Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur (FAS) debió solucionar la carencia de medios para atacar a las comunicaciones marítimas, tarea distante a sus responsabilidades, o sea, todo aquello que significaba un apoyo logístico a la Fuerza de Tareas. No existían

---

214 Comodoro «*post mortem*» VGM Don Rodolfo Manuel DE LA COLINA; Vicecomodoro «*post mortem*» VGM Don Juan José Ramón FALCONIER; Mayor «*post. mortem*» VGM Don Marcelo Pedro LOTUFO; Suboficial Principal «*post.mortem*» VGM Don Francisco Tomás LUNA; Suboficial Ayudante «*post mortem*» VGM Don Guido Antonio MARIZZA

medios como para afectar la lejana Isla de Ascensión, donde se realizaban las principales entregas de material de todo tipo procedente tanto del Reino Unido, y en especial, de EE.UU.

Pero sí, interceptar el tráfico marítimo que transitara en el Atlántico Sur próximo a la zona de operaciones, que fuese identificado como de apoyo a las fuerzas británicas o que no aceptase dirigirse a un puerto local para controlar su carga o destino.

Para este tipo de misión, se requería un avión bombardero con autonomía suficiente para operar a grandes distancias de sus bases, de los cuales solo se adaptaban los aviones Canberra, del Grupo 1 de Bombardeo de la II Brigada Aérea (Paraná, Entre Ríos). Pero la tarea superaba las capacidades del escuadrón, ya que el área a cubrir era extensa y lejana. ¿Solución? Modificar un C-130, colocándole portabombas debajo de las alas, tarea que le fue asignada a la Fábrica Militar de Aviones dónde le adaptaron portabombas de aviones Pucará, capaces de llevar un total de 12 bombas de 250 kg cada una, lo cual representaba una respetable capacidad de bombardeo.

Por supuesto, esto no solucionaba la cuestión de los procedimientos de ataque, su capacidad electrónica de detección, el sistema de mira del piloto, etc., de manera que continuando con las invenciones, todo se adaptó para el ataque a buques de transporte sin escolta que navegaran hacia la Zona de Exclusión Total de las Islas Malvinas o en las inmediaciones próximas a ellas. La unidad realizó este tipo de misiones entre el 29 de mayo y el 8 de junio. El blanco, un petrolero de gran porte denominado Hércules, de bandera liberiana que, hallándose con rumbo a la zona de exclusión fue interceptado, ordenándosele dirigirse a un puerto del Sur argentino para verificar la carga, cuestión que ignoró al continuar con su rumbo. Dado que estaban configurado para transportar fluidos, fuesen estos combustible o agua potable para una flota necesitada de ambas cosas, se ordenó atacar al merodeador.

A continuación, extractamos los detalles de un trabajo previamente publicado sobre el ataque<sup>215</sup>.

### **¿Hércules versus Hércules?**

El 8 de junio fue, aparentemente, un día en el que aconteció otro hecho insólito de la guerra, del cual no se tuvo explicación hasta años más tarde. Informes periodísticos dieron cuenta de que al mediodía un buque-tanque llamado Hércules, de bandera liberiana, armador estadounidense (United Carriers), y capitán italiano, había sido bombardeado por un avión anfibia cuatrimotor hallándose en posición 46° S 49° W, aproximadamente<sup>216</sup>. La gigantesca

---

215 *La Guerra Inaudita*, Rubén O. Moro, 12.ª edición, párrafo 1,2.,3.

216 Otro ataque similar fue denunciado por los británicos contra el buque tanque *Atlantic Causeway* cargado con combustible para la Fuerza de Tareas, el 29 de mayo. (Freedman, op. cit., Vol. II, p. 538).

embarcación, de 220 000 t de desplazamiento, navegaba desde la costa Este de EE.UU. hacia Alaska por la ruta del Cabo de Hornos, de acuerdo con lo testimonios proporcionados por su armador. Su capitán informó que el buque había sufrido averías luego del ataque a la altura de la línea de flotación, pero que regresaba hacia Río de Janeiro para efectuar reparaciones. No requería ayuda, consideraba la situación controlada y no tenía heridos a bordo. Se le sugirió una derrota costera compatible con su calado, sugerencia esta que fue desestimada por el capitán que continuó su navegación a 15 nudos.

Al día siguiente un avión B-707 de la FAA, matrícula TC-91, sobrevoló el enorme navío para constatar su real situación, no pudiendo observar ninguna anomalía. Las autoridades argentinas le sugirieron recalar en Puerto Belgrano, pero se negó a ello y se dirigió a Río de Janeiro. Debido a que se había denunciado que tenía bombas sin explotar en su casco, no se le autorizó a entrar a puerto. Inmediatamente luego de su arribo a la antigua capital del Brasil, la tripulación fue sustraída del periodismo y trasladada a Europa por vía aérea, con la sola excepción del capitán, negándose asimismo el acceso de los hombres de prensa al buque, pese a haberse prometido lo contrario.

Algún tiempo después, los periódicos de todo el mundo daban cuenta que el Hércules, al no ser posible desarmar las bombas que tenía en su casco, sería conducido a una zona profunda del océano donde se lo hundiría deliberadamente, dado el supuesto peligro que representaba. Resultó ser una determinación inusitada, ya que los hechos han demostrado fehacientemente que las bombas sin explotar pueden ser desarmadas por expertos. El día 25 de junio de 1982, las prime-ras planas de numerosos periódicos mostraban la fotografía del coloso de los mares, con su proa apuntando al cielo, hundiéndose inexorablemente en una zona muy profunda del océano Atlántico, como para asegurarse de que nunca sería reflotado o investigado. Informes reservados permitieron saber que el Hércules se hallaba asegurado en una suma superior a su valor real de mercado. Los reclamos que se formularon a la República Argentina por considerarse que uno de sus aparatos, supuestamente un C-130 había sido el avión bombardero, fueron desestimados por carecer de entidad por el juez estadounidense que entendía en la causa.

Pero años después, la revista Seguridad y Defensa publicó un artículo titulado “HÉRCULES, la última victoria de la Fuerza Aérea en la batalla de Malvinas”, firmado por Raúl Wright, donde da cuenta que —finalmente— que la Fuerza Aérea Argentina puede acreditarse, oficialmente, otro buque hundido como consecuencia de sus ataques durante la batalla por las Islas Malvinas. Esto no se había reconocido oficialmente a causa de una demanda judicial radicada en EE.UU. La Suprema Corte de los Estados Unidos se expidió en contra de dos compañías de bandera liberiana que demandaron a la República Argentina ante un tribunal de aquel país, para recobrar daños por un ilícito presuntamente cometido por sus fuerzas armadas en alta mar, en violación del derecho internacional.

## Los vuelos “Loco”

Decía Sun Tzu<sup>217</sup>, el renombrado estratega chino de la guerra: “Si conoces al enemigo y te conoces a ti mismo, no temas del resultado de cien batallas; si te conoces a ti mismo pero no conoces al enemigo, por cada batalla ganada perderás otra, si no conoces al enemigo ni te conoces a ti mismo, perderás todas las batallas”.

Desde el punto de vista táctico, podríamos decir que, si no conoces qué blancos atacar del enemigo, perderás todas las guerras, y esto sin necesidad de conocer los sabios consejos de Sun Tzu. Y para atacar los blancos, debes identificarlos y saber dónde se encuentran.

Se supo que la flota, después del 1.º de mayo, se había alejado hacia el Este, teniendo presente que nuestros aviones de ataque necesitaban una autonomía que no poseían, además de la luz del día para operar con eficiencia. Y las distancias imponían serias limitaciones a nuestros caza-bombarderos, es decir, era necesario precisar las coordenadas de lugar, dentro de la inmensidad del mar.

La Aviación Naval tenía claro estos procedimientos, dada su misión específica. Contaban con aviones Neptune de exploración aeromarítima, provistos de equipamiento electrónico adecuado a la tarea, incluyendo operaciones ASW (antisubmarinas), así como autonomía suficiente, para plotear a los buques enemigos y transmitir las coordenadas a los aviones atacantes. También disponía de dos aviones Tracker dispuestos en el aeródromo de Puerto Argentino, que fueron retirados el 12 de mayo por pertenecer como sistema de armas al portaaviones 25 de Mayo de la ARA.

El caso de la FAA era diametralmente distinto. Entró en una guerra aeronaval sin los planes, medios ni el adiestramiento para el reconocimiento en el mar. Tampoco existía una doctrina adaptada a los nuevos elementos tecnológicos desde la Segunda Guerra Mundial. No solo se trataba del tipo de bombas, armamento o tácticas por emplear, sino de saber dónde y cómo encontrar los blancos navales del enemigo (buques). Fue necesario inventar procedimientos y hacer prácticas improvisadas, cuyos resultados dependerían del ingenio de los planificadores y las tripulaciones.

Pero ocurrió que el día 5 de mayo, la Aviación Naval retiró los dos Neptune al quedar estos fuera de servicio, es decir que solo se contaba con el radar terrestre de la FAA del Centro de Información y Control de Puerto Argentino, con las limitaciones de alcance propios del sistema (línea del horizonte, insuficiente para detectar a unidades de la Fuerza de Tareas, alejados y a cubierto de este tipo detección).

---

217 Sun Tzu (544 a. C. – 496 a. C.) General chino, filósofo y estratega militar. Se le considera el autor de *El arte de la guerra*, una obra muy prestigiosa de estrategia, que ha influido en la filosofía tanto occidental como oriental.

La Fuerza Aérea Sur (FAS) y su Estado Mayor, a cargo de todos los medios aéreos disponibles de la FAA, debieron aguzar el ingenio para evitar lo que dijera Sun Tzu. Y los únicos aviones de exploración lejana con la autonomía necesaria eran los Boeing 707, y los C-130 del Escuadrón Hércules.

Los Boeing 707 fueron los primeros en detectar los refuerzos solicitados por el Calte. Woodward después del 1.º de mayo<sup>218</sup>, de donde surgió su comentario que se trataba de “una guerra larga y sangrienta”, en oposición a su comentario previo de “un paseo militar”. Al Sur de la Isla de Ascensión, un B-707 en medio del Atlántico realizaba sobre el tránsito de los refuerzos solicitados para la Fuerza de Tareas, misión que debieron suspender al ser sobrevolados por aviones “Harrier” enemigos quienes mostraron sus armas, pero no los derribaron, ya que ello ocurrió en el mes de abril, cuando aún no se habían abierto las hostilidades y las fuerzas británicas tenían vigente la orden de hacer uso mínimo de la fuerza, además de cumplir las ROE.

La tarea del Escuadrón C-130 era diferente, ya que se trataba del campo táctico, donde los buques británicos se refugiaban en una región llamada TRALA (*Tug Repair and Logistic Area*), y debían ser detectados cuando se aproximaran a las Islas. Es decir, había que salir a buscarlos con un avión de transporte improvisado para una tarea totalmente diferente a su diseño y equipamiento de cuatro motores de turbohélices de mucha autonomía pero con limitaciones de maniobrabilidad, velocidad (500 km/h) y techo operativo. Y eso no era lo más grave. Para descubrir los buques enemigos solo disponían de un radar meteorológico, es decir para detectar tormentas, no blancos aislados en la superficie del mar. Esto significaba que, para localizarlos, debían acercarse lo suficiente a la Flota enemiga, a una distancias de gran peligrosidad, dado el alcance de los radares de los buques, y en especial, de los aviones Harrier interceptores de los portaaviones Hermes e Invencible, que duplicaban en velocidad a los C-130, además de contar con sistemas de vectoreo que les permitía ser dirigidos directamente hacia el avión incursor.

Aquí empieza a vislumbrarse el apodo con que finalmente fueron reconocidas estas misiones. Ya que operar con un avión diseñado para transporte de personal y material, con un radar inadecuado, era una insensatez en un teatro de operaciones bélico, comparable con prender una linterna en un sótano oscuro, o intervenir en una carrera de turismo de carretera con un camión de reparto, donde inmediatamente hubiera sido descubierto, denunciada su presencia, el tipo de avión, la distancia, y la velocidad de desplazamiento, su altitud y rumbo, etcétera.

El siguiente acto consistía enviar a los Harrier y Sea Harrier y dirigirlos al incursor para que lo derribasen.

---

218 Los refuerzos, en total, sumaron 40 buques adicionales entre destructores, fragatas, submarinos y naves de apoyo.

¡Ah! Con un detalle adicional, los interceptores británicos estaban equipados con el misil AIM-9 L Sidewinder, último ingenio interceptor provisto a la Fuerza de Tareas por Mr. Weinberger, arma noble y revolucionaria que solo equipaba a la Fuerza Aérea de EE.UU.

Podía ser lanzado a una distancia de 10 MN desde cualquier posición, es decir, no era necesario tener el blanco a la vista ni colocarse a su retaguardia, ni contar con la habilidad del piloto para derribarlo. Todo era cuestión de disparar el aviso del controlador situado en un buque, y al regreso pintar una marca en la proa del avión interceptor. No era precisamente un combate parejo.

¿Y cuáles eran las defensas de los Hércules? No muchas que digamos. Debían aproximarse a los posibles blancos a ras de las olas, ascender súbitamente para obtener los posibles ecos de los blancos desde una altura dada, encender el radar, esperar que la antena se desplazara por el visor, un par de veces, tomar nota de lo que eventualmente se observaba, tareas éstas realizadas por el navegador del avión, y avisar a los pilotos que ya se podía descender.

El descenso era lo más divertido, especialmente cuando se prendía una luz de aviso que indicaba que el avión había sido interceptado por un radar hostil, pues había que cortar la potencia de los cuatro motores, bajar los *flaps*, alerones de frenado y autosustentadores, para disminuir la velocidad, poner la proa o nariz del avión en posición aproximada a los 90° vertical y, antes de hacer impacto en el mar, recuperar el vuelo rasante. Todo ello, sin modificar el rumbo, ya que si se delataba hacia dónde se hacía el viraje (derecha o izquierda), se facilitaba el vectoreo de los aviones enemigos y la posibilidad de que estos lo alcanzaran para derribarlo. Es decir, era una opción de «blanco o negro», «50% y 50%». Y al hacer el viraje, este debía ser —chato—, de manera de no levantar los planos, alas, que podrían dar un eco orientador al radar enemigo para orientar a los perseguidores.

Recién después de haber finalizado esta maniobra, si la luz de alarma se había apagado, la tripulación podía respirar tranquila. Si la detección del enemigo no resultaba positiva, el «Loco» debía dirigirse al próximo punto de penetración para continuar la misión en otro lugar. Cada misión insumía unas siete horas de vuelo y cuatro penetraciones desde diferentes ángulos.

El 1.º de junio de 1982 un «Loco» no pudo evitar ser detectado y fue perseguido por una patrulla de Sea Harrier enemiga, esta disparó sus misiles que no lo alcanzaron por hallarse fuera de distancia; el piloto continuó la persecución para poner el blanco a distancia de tiro de sus cañones de 30 mm, consiguió averiarlo al producirle un incendio en el ala derecha, con la cual había cumplido su misión. Pero le quedaban cartuchos en sus cañones, prefirió dispararlos contra el herido adversario hasta que agotó su munición. Vio explotar al C-130 y regresó a su portaaviones.

El avión abatido era el TC-63<sup>219</sup>, el piloto enemigo el comandante Nigel Ward, de la Armada Real condecorado por esta acción. En realidad, lo que hizo fue derribar a un enemigo indefenso, tuvo la oportunidad de dejarlo averiado en condiciones que al menos, le dieran una oportunidad a la tripulación. Rompió así, una noble y vieja tradición, indulgente, comprensiva y plena de humanismo, entre los aviadores desde épocas de la Primera Guerra Mundial: el respeto por la vida del adversario.

## **CONDECORACIONES INTRODUCCIÓN**

El sistema de condecoraciones de las Naciones, normalmente tienen por objeto premiar a los soldados o civiles cuando hayan demostrado una actitud encomiable en una guerra, defendiendo los derechos, la población o el territorio de la Patria, por méritos extraordinarios en su desempeño en el campo de batalla. En este caso se reconocen dos tipos de conductas: el acto heroico, y el sacrificio heroico. El primero refiere a las acciones valerosas en el combate, y el segundo al sacrificio que imponen las condiciones ambientales adversas como hambre, frío, carencia de servicios elementales, etcétera.

Estos breves comentarios de la organización del sistema están muy desarrollados en los países centrales, con la experiencia recogida a lo largo de su historia. *V.g.*, el Reino Unido dispone de Órdenes, Distinciones y condecoraciones que datan del año 1343.

### **Extensión de reconocimientos**

No solo deben estar incluidos en el sistema los que actuaron en el lugar del combate, sino también, los trabajos en la zona interior de la Nación, realizados en solidaridad con el esfuerzo bélico, ya sea en la producción, los servicios, la administración pública, la construcción, la salud, las ciencias, la educación, la cultura, etc. Estas distinciones, condecoraciones y títulos de honor también se podrán conceder a extranjeros que, por su solidaridad, hubiesen demostrado lo señalado precedentemente.

Lógicamente, en la República Argentina estos sistemas no están debidamente desarrollados, por haber tenido una historia que, además de breve, sin mayores conflictos bélicos luego de la Independencia. Para resumirlo, señalamos las principales condecoraciones instituidas en nuestro país para el caso del Conflicto del Atlántico Sur han sido:

1. Cruz al Heroico valor en combate.
2. Medalla al valor en combate.
3. Medalla al muerto en combate.

---

219 Fue su tripulación: comodoro Hugo Meisner; mayor Rubén Martel; mayor Carlos Krause; suboficial mayor Julio Lastra; suboficial principal Manuel Albelos; suboficial auxiliar Miguel Cardone; suboficial auxiliar Carlos Cantezano y cabo principal García.



4. Medalla al herido en combate.
5. El Honorable Congreso de la Nación al combatiente.

Este sistema deja sin cubrir reconocimientos al Servicio Distinguido, muy considerados en los sistemas extranjeros, para reconocer otros actos meritorios, que se llevan a cabo en la zona interior de la Nación, pero que sin su participación no se podría haber desarrollado la función bélica en el frente de combate. Se trata de la función desempeñada por militares o civiles en el frente interno, por la que aún nos estamos en deuda con ellos.

## **Desclasificación de los vuelos secretos**

En el año 2007, la FAA desclasificó los vuelos realizados por el Escuadrón C-130. De exploración lejana o «locos», y el de bombardero o «Tigre». Como un acto de estricta justicia, se iniciaron los trámites ante el Congreso de la Nación para llenar ese vacío moral y legal, con respecto a las tripulaciones del escuadrón. En más de una oportunidad, el proyecto perdió estado parlamentario por no haber sido tratado.

La primera gestión presentada a 25 años de los hechos, inició un tortuoso camino sin éxito al fracasar las iniciativas legislativas hasta el año 2018. Los proyectos lograron tener consenso unánime de las comisiones de ambas cámaras que los trataron, pero la burocracia propia de nuestro sistema cultural y administrativo bloqueó el trámite, pese al entusiasmo con que fue apoyado por dignos senadores y diputados que comprendieron la esencia moral de llevar el trámite a feliz término.

En más de una oportunidad el proyecto perdió estado parlamentario por no haber sido tratado. En el año 2015 fue presentado en la Cámara de Senadores. Allí obtuvo aprobación por unanimidad y pasó con media sanción a la Cámara de Diputados; pero a fines del año siguiente se volvió a caer al suspenderse la última sesión anual, donde debía ser aprobado.

Ocurre que no todos los legisladores opinaban en sintonía, y en el Palacio Legislativo hay también muchos cajones donde suelen ir a parar ciertos documentos cuando no son del agrado de alguien y al no disponer de recursos legales o públicamente admisibles para oponerse a ellos van a parar allí.

Finalmente, en el año 2018, el proyecto prosperó al sancionarse la Ley 27645, merced de la gestión de dignos señores legisladores que propiciaron la promulgación de la ley mencionada, entregándose la condecoración “al valor en combate”, en nombre de la Nación, a tres tripulaciones del memorable escuadrón, el 27 de marzo de 2019, en sede de la sala de sesiones del honorable Senado de la Nación.

## **EPÍLOGO FINAL**

Antes de finalizar, quisiera dejar unas líneas a un sector un tanto dejado de lado por la sociedad que hemos construido los argentinos. Se trata de una cuestión de base axiológica o de valores. Trataré de explicarlo.

Ese sector está formado por los veteranos de guerra de Malvinas (VGM) y sus familiares. Ignorarlos, cosa que en el pasado ha sucedido, constituye un despropósito mayúsculo a quienes sienten profundamente haber arriesgado sus vidas defendiendo la Nación, y a la memoria de los que no regresaron.

Esta falta de reconocimiento ha ocurrido, no solo desde el primer día del regreso de las Islas, protagonizado por gobiernos, fuerzas vivas y ciertas organizaciones carentes de valores, pero dispuestos todos ellos a hacer valer de manera violenta, ideologías desprovistas de virtudes.

## **¿Qué es Nación?**

Puede ilustrarse el concepto de Nación como la necesidad de estar unidos para actuar y proteger a una sociedad humana de la sensación de que juntos se es más fuerte para hacer frente a lo que, solos, no se podría resolver, o bien, para afrontar unidos un futuro incierto ante un entorno amenazante.

Luego definiremos a la «Nación» como un ente cultural que refiere grupos humanos vinculados por una identidad común con voluntad de pertenencia individual, apoyada en una comunidad de valores, lenguaje, religión, historia y tradiciones comunes, conviviendo en un territorio dado.

La Nación es un ente vivo, ocupa el primer lugar entre los entes políticos naturales, contiene al pueblo, grupos humanos vinculados por su identidad; a la República su sistema político compuesto de tres poderes; al Estado estructura jurídica del Gobierno y al sistema político. En nuestro caso, la democracia, forma de elección de autoridades con participación del pueblo.

## **¿Qué es Patria?**

De la entidad espiritual de la Nación, surge el entendimiento de «Patria» ante la valoración del amor hacia la tierra donde se nace. Es el eslabón que vincula lo moral, la solidaridad social y lo político para el logro del bien común. Es decir, lo espiritual con lo terrenal, mediante el mandamiento de amor solidario, que es amor mutuo, cuyo significado principal es cumplir con la ley, cuestión que hemos olvidado resguardar.

Por ella juraron, y por ella cumplieron. No cualquiera se ve en la encrucijada de su momento de prueba, al tomar las armas para defenderla. Y me consta que muchos soldados llegaron a Malvinas sin haber hecho este juramento, dada la imprevisión con que nuestras FF. AA. fueron impelidas al combate. Y debieron jurar en la propia tierra malvinense, prácticamente sin instrucción militar, distinción de privilegio que muy pocos poseen.

Hoy las Naciones se hallan ante una crisis de identidad, producto del multiculturalismo<sup>220</sup>, facilitado por la globalización, que viaja a través de las

---

220 Proposición que supone la coexistencia de varias culturas en un mismo espacio territorial y nacional.

fronteras no solo por el boom de las comunicaciones, sino encaramado en poderes desprovistos de valores elementales que conforman las comunidades humanas. Sus dirigentes globales rigen un dominio que nadie les ha atribuido, el cual ejercen mediante la corrupción, los vicios, el odio, las guerras, etc. Nuestros dirigentes políticos deben controlar a ese dominio o desapareceremos.

Queridos veteranos, contra eso lucharon en Malvinas, y lo hicieron, ahora lo sabemos, con fines éticos que el enemigo no podrá esgrimir jamás, porque la ética de la acción humana está determinada por los propósitos perseguidos y de los medios de que se valieron para lograrlos, «una operación de falsa bandera para justificar una Armada, y una guerra ulterior, para conservar a una primera ministra en el poder», fines extraviados a la luz del costo humano y material de la guerra.

Estamos a pocas décadas de los hechos. Los argentinos tarde o temprano tomarán conciencia de ello, o dejaremos de ser Nación. Mientras tanto, recordemos a los que quedaron allá, eduquemos a nuestros hijos en los bienaventurados valores mencionados, de los que han dejado una honrosa memoria.

### **¿Qué es el Bien Común?**

Cuando hablamos del bien común no solo nos referimos al que figura en el Preámbulo de nuestra Constitución Nacional, sino al de la sociedad como un cuerpo orgánico y, en especial a la razón de ser de la Política. Esta es regida por seis valores fundamentales : la VERDAD, ignorancia que esclaviza; el AMOR, que en lo social se manifiesta como solidaridad social; la JUSTICIA, dar a cada cual lo que le corresponde; la PAZ, producto de la Justicia sin la cual nada puede ser construido; la LIBERTAD, anhelo esencial que anida, junto con la Justicia, en lo más profundo del espíritu humano; y la ARMONÍA, el entorno donde estos valores deben complementarse<sup>221</sup>.

Con la libertad solamente no alcanza. Ustedes, ya deben haber comprendido que nos faltan algunas materias para lograr el Bien Común de nuestro país.

A nuestros muertos en la lid y camaradas VGM se dedica este libro, para contribuir a que el sacrificio heroico de sus héroes y el de sus familias sea contemplado, por nuestra historia en su justa y verdadera dimensión, no como lo es hoy día. Y que las lágrimas vertidas por los que quedaron allá o el dolor de aquellos que regresaron y se encontraron con un tratamiento injusto o indiferente, debido a las realidades aquí narradas, sea fuente de fortaleza para sus espíritus.

El único museo del arte militar es el gran libro de la Historia. Los VGM han escrito una página memorable en él. Por lo demás, las Islas siguen siendo tan argentinas como antes del conflicto: en 1833 y en 1982. Y que en ello nos guarde Dios.

---

221      Iniciativa “Crux”, la Doctrina de la Última Esperanza





# BIBLIOGRAFÍA

## FUENTES Y PUBLICACIONES CONSULTADAS

1. Academia Nacional de Ciencias de Buenos Aires; Instituto de Estudios Interdisciplinarios en Ciencia y Tecnología; Factores Institucionales en el progreso y Decadencia de las Naciones. El Caso de la República Argentina; Estudio Sigma SRL, Bs.As. 2002.
2. ACUÑA Carlos M.; Por Amor al Odio; la tragedia de la subversión en la Argentina; Ed. del Pórtico, 2ª Ed. Bs.As., oct 2000.
3. ACUÑA Carlos Manuel; Verbitsky, de La Habana a la Fundación Ford; Ed. del Pórtico, Bs.As., jul 2003.
4. ACUÑA, Marco G.; Dolo en el Poder; Edición del autor, Posadas (Misiones), 2010.
5. ALLEGRONI Juan Carlos; Estrategia, ESGA, Bs.As. 1971.
6. AMIN Samir; *Capitalismo in the Age of Globalization*, Zed Books, 1997.
7. ANGEREN van J.F.W.; *Doctrine de onderbelichte van de militaire professie*, sd.
8. ANGUITA Eduardo, CAPARRÓS Martín; La Voluntad, una historia de la militancia revolucionaria en la Argentina 1973; Tomos: I, II, III, Grupo Ed. Norma, Barcelona, Bs.As., Caracas, México; 1997.
9. APA Jorge Norberto; "En los años 70 sí hubo una guerra interna"; La Nación; 9 octubre 2003.
10. ARCANGELIS Mario de; *Electronic Warfare: From the Battle of Tsushima to the Falkland and Lebanon Conflicts*. Poole Dorset, U.K.; Blandorf Press 1985.
11. ARES Paulo G.; Perón vs. Kissinger; Ed. Martin, Mar del Plata, 2012.
12. ARIAS Alejandro J.; Del caos a la refundación del Estado; Ed. Vórtice, Bs.As., 2002.
13. ABRA, Asociación. de Bancos de la Rep. Argentina, simposio "El Estado en la Aldea Global", Bs. As., 1988.
14. ATTALI J.; "Cultura y Globalización. Una visión europea", El Estado en la Aldea Global, ABRA, Bs.As. 1997.
15. BARBA Francisco Esteve, Historia de la Cultura, Salvat Editores, Tomos: 1-4, Barcelona, 1955.
16. BARRIENTOS Justo R. Líderes e intelectuales de la Argentina Moderna 1880-1930; Fondo Ed. "Esto es Historia" N.º 22; Mar del Plata, 2006.
17. BARRIENTOS Justo R.; Figuras Carismáticas: Ed. "Esto es Historia", N.o.24; Mar del Plata, 2006.
18. BARRIENTOS Justo R.; Historia de la Educación Argentina; Edición del autor, Mar del Plata, 2012.
19. BARRIENTOS Justo R.; Figuras Prominentes, 1810 - 1820; Ed. "Esto es Historia", Mar del Plata, 2006.
20. BEAUFRE André; Estrategia de la Acción; Ed. Pleamar, Bs. As., 1973.
21. BEAUFRE André; Estrategia de la Acción; Ed. Pleamar, Bs. As., 1965.
22. BERGEN Peter, *Holy World, Inc.*, sd.
23. BERGAMAN Sergio; Argentina ciudadana, con textos bíblicos; Ediciones B, Barcelona, Bs. As., 2008.
24. BERR Henry; Síntesis colectiva, La Evolución de la Humanidad; Ed. Hispanoamericano. Tomos:161; México, 1959.
25. BLAQUIER Carlos Pedro; Orígenes y causas de nuestra decadencia; Edición. del autor, Bs.As., Julio 2003.
26. BOEKOFF Hermann, WINZER Fritz; Historia de la Cultura Occidental, Ed. Labor, Barcelona, 1966.
27. BONASSO Miguel; El Presidente que no fue, los archivos ocultos del peronismo; Planeta, 2002.
28. BORON Atilio A.; Tras el Búho de Minerva; Ed. Fondo de la Cultura Económica, Bs.As. México, 2000.
29. BOTTO Guillermo Félix; Introducción al Triversaitarismo, Leuka, Bs.As., 1995.
30. BUILDER Carl H.; *The Icarus Syndrome: New Brunswick, N.J.*; Transaction Publishers, 1994.
31. BUNGE Mario, La Ciencia, su método y su filosofía, Ed. Sudamericana, Bs. As. 1995.
32. BURDEN Rodney; *Falklands, The Air War; Arms and Armour Press; U.K, 1987*, Madrid, 1967.
33. BUTTIGLIONE Rocco, El Estado en la Aldea Global; "Identidad y Globalización", 'Riesgos y desafíos...".
34. CAILLET Maurice; Yo fui masón; Edición informatizada.
35. CARABALLO Liliana, CHARLIER Noemí, GARULLI Liliana; Documentos de Historia Argentina; Oficina de publicaciones del CBC, Universidad de Bs. As., 1997.
36. CASTAÑEDA Jorge C.; La utopía desarmada; Ed. Ariel, Bs. As, 1995.

37. CASTRO Jorge; "La globalización del capital y el interés nacional", Bs. As., 1997.
38. CATURELLI Alberto; Examen crítico del liberalismo como concepción del mundo; Gladius, Bs. As., 2008.
39. CATURELLI Alberto; La Patria y el Orden Temporal, El simbolismo de las Malvinas; Gladius, Bs. As. 1993.
40. CHIAVENATTO Julio José; "Genocidio Americano, a guerra do Paraguai", Ed. Julio José, Sao Paulo.
- 41.er CHUA-EOAN Howard; "To big or not to big"; *Time*, 2 de Oct. 1995.
42. Círculo Militar; In Memoriam, Biblioteca del Oficial, Bs.As., 1998.
43. CLANCY Tom, HORNER Chuck; *Every Man a Tiger*; G. P. Putnam's Sons; New York, 1999.
44. COLLINGS John M.; La Gran Estrategia, principios y tácticas; Círculo Militar, Bs.As., 1975.
45. COMPENDIO DE LA DOCTRINA SOCIAL DE LA IGLESIA; Ed. San Pablo, Santiago de Chile, 2008.
46. COOPER RAMO J.; "Welcomed to the Wired World"; *Time Special Report*, Feb.3 1997.
47. COURTOIS Stéphane, Werth, etc.; Historia Negra del Comunismo; Planeta, París, Madrid, 3.ª Ed., 1998.
48. COYNE James P.; *Airpower in the Gulf*; Arlington, Va, A.F. Association Books, 1992.
49. CZERWINSKI Thomas J.; "The Third Wave", *Strategic Forum* N. ° 72, Apr. 1996.
50. D'ANGELO RODRIGUEZ Aníbal; Fundamentos Socio-Políticos, ESGA, Bs.As., 1970.
51. D'ANGELO RODRÍGUEZ Aníbal; Aproximación a la Posmodernidad; Ed. U.C.A., Bs. As., 1998.
52. DAWSON Christopher H.; Crisis de la Educación Occidental, Ed. Rialp, Barcelona.
53. DE AQUINO Tomás, La Ley, Ercilla, Santiago de Chile, 1988.
54. DE ATHAYDE Tristán, (ver LIMA Alceu Amoroso); Política, Ed. Difusión S. A.; Bs. As., 1933.
55. DE HOYOS Rubén J., "Hacia Nuevas Formas de Globalismo" Revista Geopo. N. ° 63, Año XXIII, Bs.As. 1998 Lo que encontré es De Jp Ups. Rubén «hacia nuevas formas de globalización» Revista Gioppo N. °63.
56. DE LA MAISONNEUVE Eric; La Metamorfosis de la Violencia, Ensayo sobre la guerra moderna; 1988.
57. DE LA MAISONNEUVE Eric; "¿FF. AA. nacionales en un mundo globalizado?"; Bs.As., ABRA, 1997
58. DELLI CARPINI IN SHAFFER M.; *The Legacy, The Vietnam War in the American Imagination*; Beacon Press, Boston 1990.
59. DE PABLO Juan Carlos; Escritos Seleccionados 1981-1988; Ediciones Macchi, Bs.As., 1989.
60. DE PABLO Juan Carlos; Apuntes a mitad de camino «economía sin corbata»; Ed. Macchi, Bs.As., 1993.
61. DE POLANCO GUTIERREZ J; "La Globalización Mediática: Riesgos y Beneficios", ABRA, Bs.As., 1997.
62. DEPTULA David A.; "The Desert Storm Campaign..." *Airpower Theory... Neth. Defense College*, 1996.
63. DE SAGASTIZÁBAL Alicia, "¿Los males de la usura se curan con más usura?", Inf. Res., Montevideo, Bs.As.
64. DESCARTES Rene; El Discurso del Método, Ercilla, Santiago de Chile, 1988.
65. DE TOCQUEVILLE Alexis; SUN TZU; El Ejército y la Guerra; Emece, Bs.As., 1982.
66. COMPENDIO DE LA DOC. SOC. DE LA IGLESIA; Pontificio Consejo; Sgo. de Chile, San Pablo, 2008.
67. DREW Dennis M.; *The Strategy Process*; Symp. "Air Power Theory and proceed", *The Hague* 1996.
68. DREW Dennis M., SNOW Donald M; *Making Strategy*, Air Univ. Press, Maxwell A.F.B., Alabama, 1994.
69. DRUCKER Peter, NAKAUCHI Isao; Tiempo de Desafíos Tiempo de Reinenciones; Sudamericana, 1997.
70. DUCHE Jean; Historia de la Humanidad, El fuego de Dios; Tomo II.
71. DUFFY Michel, "The Rubin Rescue", *Time*, January 12 1998.
72. DUGIN Alexander, "The Four Political Theory", *Arktos*, London, 2012.
73. ECO Umberto; Cómo se hace una tesis, Gedisa, Barcelona, S.A.
74. ENGELS Friedrich; Del socialismo utópico al socialismo científico; Equipo Ed. SA, San Sebastián.
75. ENGELHARDT Joseph P.; *Desert Shield and Desert Storm: A Chronology... for the 1990-91 Persian Gulf Crisis*. Carlisle, Pa. U.S. Army War College, Strategic Studies Institute, 25 March 1991.
76. ENZENBERGER Hans Magnus; *Civil Wars: From L.A. to Bosnia*; *The New Press*, NY, 1995.
77. ESTULIN Daniel; Fuera de Control, cómo Occidente Creó, Financió y Desató el Terror del Estado Islámico sobre el Mundo; Planeta, Bs. As., dic. 2015.
78. FABER Peter, *The Evolution of Airpower, Symposium, Netherlands Defense College, The Hague.*, 1996.

79. FAPEDEC, Fund. Arg. Des- y Edc.; Convención “Poder y Financiación del Terrorismo”, Bs.As., 16 sep 2003.
80. FAZZUI Mariano; Secularización y Cristianismo. Las corrientes culturales contemp.; Ed. Logos, Bs.As., 2014.
81. FOSBERY Aníbal E.; La República Ocupada; Ed. Vórtice, Bs.As., 2da. Edición, 1988.
82. FRAGA Rosendo; La Cuestión Militar al finalizar los 90; Ed. Cent. Estud. p/ la Nueva Mayoría, B.A., 1997.
83. FRIEDMAN T. L.; *Longitudes & Attitudes, exploring the world after Sep.11; Farrar Straus Giroux, NY 2002.*
84. FUKUYAMA Francis, *The End of History and the Last Man, Avon Books, 1993.*
85. GALBRAITH John Kennet; “El crack del 29 puede repetirse”, Diario Página 12, Supl. económico, 18-oct-98.
86. GAMBRA Rafael; El Lenguaje y los Mitos; Ed. Speiro, Madrid, 1983.
87. GAMBRA Rafael; Historia Sencilla de la Filosofía; Ed. Rialp, Madrid, 16a Edición, 1989.
88. GARCÍA MOLINA Fernando y otros; “Historia de América Latina”, Universidad de Buenos Aires.
89. GARCÍA MORENTE Manuel; Lecciones Preliminares de Filosofía; Ed. Losada S.A., 7.ª Edición, Bs. As., 1960.
90. GARCIA VENTURINI Jorge L.; Politeia, Editorial Troquel, 4ª, Edición, Bs.As., 1979.
91. GARNEY Gladys D.; *Unexpected War in the Information Age; Harvard Univ. Press, Cambridge, Mass., 1984.*
92. GOETZ Adrian; *Le style de Marie-Antoinette; Éditions Assouline, Paris, 2005.*
93. GOMEZ DÁVILA Nicolás; Sucesivos escollos a un texto implícito; Biblioteca Álvaro Mutis, Bogotá, 1977.
94. GONZALEZ Julio C.; Los Tratados de Paz por la Guerra de las Malvinas; Ediciones del Copista, Córdoba, 2004.
95. GOOF Kenneth; Psicopolítica, técnica del lavado de cerebro; Ed. Nuevo Orden, Bs.As., 1966.
96. GRAMSCI Antonio, Notas sobre Maquiavelo, sobre la política y sobre el Estado moderno, sd.
97. GRAS Mario César ; Rosas y Urquiza. Sus relaciones después de Caseros “. Edición del Autor, Bs. As. 1948.
98. GUARATNA Rohan; “Osama Bin Laden Global Al Qaeda Organization”, *Jane’s Intelligence Review, 2003.*
99. GRENNI Luis; Jujuy en la Gesta por la Independencia 1810 – 1825; Es. Tylo, San Salvador de Jujuy, 2008.
100. GUSSONI Enrique O.; Una estrategia para el desarrollo sustentable; Universidad Maimónides, Bs. As., 2005.
101. HALPERIN Jorge, SANCHEZ Matilde y SEOANE María, “Para entender al Siglo XX”, Clarín, 22 de noviembre de ...
102. HARDT Michael, NEGRI Antonio; Imperio; Editorial Paidós, Bs.As., 2000.
103. HARRINGTON L.; “El medio ambiente y su atención supranac.”, El Estado en la Aldea Global, ABRA, Bs.As. 1996.
104. HERNANDEZ SAMPIERI, Roberto; Metodología de la Investigación, McGraw Hill, México, 1996.
105. HERRERA FIGUEROA Miguel, Estimativa Iuspolítica, Leuka, Bs. As. 1994.
106. HERRERA FIGUEROA Miguel, Apreciaciones desde lo intrivitrial; Leuka, Bs.As., 1995.
107. HOBBSAWN Eric, Historia del Siglo XX, Ed. Crítica, Barcelona 1995.
108. HOFFMAN Alberto de; Los Dos millones del Éxito, Teoría de Hoffman; Distal, Bs. As., 2013.
109. HUNTINGTON Samuel P.; El Choque de Civilizaciones y la reconfiguración del Orden Mundial, Paidós, Bs.As., 1997.
110. HUTCHERSON Norman B.; *Command & Control Warfare; Air University Press, Maxwell AFB, Alabama, 1994.*
111. JUAN XXIII; *Matter et Magistra, Encíclica.*
112. KANT Immanuel; Crítica de la Razón Pura; Ercilla; Santiago de Chile, 1988.
113. KEGAN Robert; *Multilateralism, American Style, “The Washington Post”, 13 septiembre 2002.*
114. KENNEDY Paul, *Preparing for the twenty first century, sd.*
115. KENNEDY Paul; “EE.UU., el malabarista global”, p. 17; La Nación, 3 febrero 2003.
116. KENT Sherman; Inteligencia estratégica; Pleamar, 3.a Edición, Bs.As., 1976.
117. KLINGAMAN Jerry; *Airpower Theory and Applications (2), Nederlands Def. Col., Air Power Symp, The Hague, 1996.*



118. KREEFT Peter; *How to win the culture war*, IVP Books, Illinois, USA.
119. KREPINEVICH Andrew; "Transforming the American Military", *The Center for Strategic*; CSBA, Washington, 1997.
120. KURZWEIL Raymond.; *The Age of Intelligent Machines*. Cambridge, Mass. MIT Press, 1990.
121. IGLESIAS Juan Carlos y otros; Presencia, existencia y esencia en Herrera Figueroa, Leuka, Bs.As., 1993.
122. JOXE Alain; "Globalización, Violencia Violenta y Violencia Económica"; 6 sep. 2002; Centro de Est. del Círculo Militar123.
123. LAMBERT Andrew; *The Dynamics of Air Power*, MOD, RAF Staff College, Berkshire, 1996.
124. La Nación, diario; "Masivo plan de rescate para evitar un derrumbe económico de Rusia", Bs.As. 14 Jul 98.
125. LANUS Juan Archibaldo; Un Mundo sin Orillas. Nación, Estado y globalización; Emecé Ed., Bs. As., 1996.
126. LAPRIDA Mario H., Los Errores De Los Militares En El Siglo XX, Edición del Autor, Bs. As., 2002.
127. LASCANO Marcelo Ramón; Imposturas históricas e identidad nacional, Ed. El Ateneo, Bs. As. 2004.
128. LEBEDINSKY Mauricio; Gramsci, pensador político y militante revolucionario; Ed. Cartago, Bs. As., 1987.
129. LEMONIK M.D.; "Future Tech is Now"; *Time Special Report*, July 17 1995.
130. LIDDELL HART Basil Henry; Disuasión o defensa; Pleamar, Bs.As., 1976.
131. LIDDELL HART B.H.; Teoría y Práctica de la Guerra; Círculo Militar, Bs.As., 1968.
132. LIDDELL HART Basil Henry; Estrategia, la aproximación indirecta; Círculo Militar, Bs. As. 1984.
133. LIMA Alceu Amoroso; Política, —De Athayde Tristan—; Ed. Difusión S.A., Bs. As., 1933.
134. LLERENA AMADEO Juan R., VENTURA Eduardo; El Orden Político, AZ Editora, 3.a Edición, Bs. As, 1997.
135. LOPEZ ALONSO Gerardo; "El identikit de la Argentina", Idea, Bs. As., Julio-Agosto de 1995.
136. LOPEZ ROSETTTI Daniel; Hist. Clínica 2 para conocer los grandes personajes de la historia, Planeta, Bs.As., 2014.
137. LUNA Félix; Breve Historia de los Argentinos; Planeta, Bs.As., 1994.
138. LUNA Félix; Soy Roca; Editorial Sudamericana, 8.ª Edición, Bs.As., 1990.
139. LUTTWAK Edward N.; *ibid*, "Globalización y Desempleo", 'Los dilemas de la Globalización II'; pp. 189-208.
140. MAC ISAAC David, *Theorist of Air Power*, *Air Power Symposium*, La Haya, 1966.
141. MAJUL Luis; El Dueño; edición informatizada; Bs. As., 2009.
142. MANFRONI Carlos A.; "El pecado de ser de derecha", La Nación, 19 Septiembre 2003.
143. MARGARITI Antonio; Impuestos y pobreza, sd.
144. MARINI Alberto; Estrategia sin tiempo, la guerra subversiva y revolucionaria; Círculo Militar, Bs.As., 1971.
145. MARINI Alberto; Estrategia Amarilla; Ed. Rioplatense, Bs.As. 1971.
146. MARITAIN Jacques; *Éléments de philosophie*, editorial Tequi, 1925, vol. I.
147. MÁRQUEZ Nicolas y LAJE Agustían; Cuando el relato es una Farsa; Ed. Contracultural, Bs. As., 2013.
148. MARTINEZ Carlos Jorge M.; Estrategia General y Nacional; Univ. John F. Kennedy, Esc. Graduados,1997
149. MARTINOTTI Héctor Julio; Breve Historia de las Ideas Políticas; Ed. Claridad; Bs.As. 1988.
150. MARTIN William J.; *The Information Society*; London, 1988.
151. MARX Karl, ENGELS Friedrich; Obras Fundamentales. Las Revoluciones de 1848; México, 1989, Vol. 5.
152. MASON Anthony; *Air Power, a Centennial Appraisal*; Brassey's; London 1994.
153. MASSOT Vicente; Las ideas de esos hombres,...sd.
154. MATIVAL Bimal K.; Cultura y Modernismo; Editorial Kairos, Barcelona, 2001.
155. MAZZOT Vicente Gonzalo; "Adiós a la lógica de la Guerra Fría", La Nación, 18 octubre 2001.
156. MEAD EARLE Edward; Creadores de la estrategia moderna, —Tres tomos—; Círculo Militar, Bs. As., 1968.

157. MEIRA MATTOS Carlos de; Estrategias Militares Dominantes, Pleamar, Bs.As., 1989.
158. MARX Carl, ENGELS Friedrich; Obras Fundamentales. Las Revoluciones de 1848; México, 1989.
159. MELE Anthony; *amisecure@aol.com, January 29, 2003.*
160. MERCADO JARRIN E., "La Geopolítica Global en el Tercer Milenio", Rev. Geopolítica # 63, Año XXIII, Bs.As., 1998.
161. MESSING Jr. Andy; "Focusing in LIC"; "The Los Angeles Time", 14 June.
162. MILES Sara; *Tomorrow's Weapons, Today's Wars; The Netizen Special Report, Wired Digital Inc., 1996.*
163. MONTESQUIEU, Charles-Louis de Secondant barón de la Brede; El Espíritu de las Leyes, Ercilla, 1988.
164. MONTI Ángel; Propuestas para la organización social y nacional; Catálogos Editora, Bs. As. 1985.
165. MORENO QUINATANA Lucio M.; Política Económica, Tomo Primero, Librería del Colegio; Bs. As., 1944.
166. MORO Rubén O.; Historia del conflicto del Atlántico Sur, La Guerra Inaudita, ESGA, Bs.As., 1985, 11.ª Ed.
167. MOSQUERA Carlos J.; Ética Política, Apuntes Universidad John F. Kennedy, Bs. As., 2001.
168. DE NADAL Mercedes; 50 años de historia económica argentina 1946 - 1996; Sauce Grande S.A. Ed.; Bs. As., 1997.
169. NAVARRO Alfredo Martín; Reflexiones sobre las relaciones entre Economía, Econometría y Epistemología; Academia Nacional de Ciencias Económicas, Bs.As., 1997.
170. OPPENHEIMER Andrés; ¡Basta de historias!; Debate, Buenos Aires, 2010.
171. ORTEGA y GASSET José, La Rebelión de las Masas, Atalaya, Barcelona, 1993.
172. OUSSET Jean; Marxismo Leninismo; Editorial Iction, 2.da.Edición, Bs.As., 1963.
173. PABLO VI; *Encíclica Laborem Exercens.* PIO XI; *Encíclica Cuadragésimo Anno.*
174. PIEPER Josef; Las Virtudes Fundamentales, Ediciones Rialp, 8.ª Edición, Madrid, 2003.
175. PIGOU Artruro C.; La Economía del Bienestar; M.Aguilar Editor; Madrid, 1946.
176. PIO XII, Constitución Pastoral *Gaudium et Spes.*
177. POLLITT Martind; Cyberterrorismo ¿Fact or Fancy?, FBI Laboratory press.
178. POTASH Rep. Arg.; El Ejército y la Política en la Argentina 1962-1973, 1.ª parte; Ed. Sudamericana, Bs.As.,1994.
179. PONTING Clive; The Right to Know, Sphere Books Ltd., London, Sidney, 1985.
180. POPPER Karl L.; La sociedad abierta y sus enemigos; Ed. Paidós, 6.a Ed., Bs.As., Barcelona, 1994.
181. PRELOT Marcel; La Ciencia Política; Editorial Universitaria, 7.a Edición; Bs. As., 1976.
182. PUJOL DAVILA José; Sistema y Poder Geopolítico, Corregidor, Bs.As., 1985.
183. QUELLET Ricardo L.; Pensamiento estratégico en la tercera dimensión; Centro Fichh, Bs. As., 2002.
184. PYLE Richard; Schwarzkopf, *the man, the mission, the triumph*; Mandarin Books; Great Britain; 1991.
185. QUIVY R., Van CAMPENHOUDT L.; Manual de Inv. en Ciencias Sociales; LIMUSA N Ed. México,1997.
186. RADVANYI Janos Ed.; *Psychological Op. and Polit. Warfare in Long Term Strategic Planning*; Praeger, N.Y. 1990.
187. RAND Ayn; La Rebelión de Atlas, sd.
188. RATZINGER Ioseph; Instrucciones sobre libertad cristiana y liberación., sd.
189. RODRIGUEZ VARELA A., VENTURA E.; Historia Política y Constitucional Argentina; Círc. Militar, Bs.As., 1992.
190. ROLL Eric; Historia de las Doctrinas Económicas; Fondo de Cultura Económica; México, 1942.
191. ROMERO CARRANZA Ambrosio, Hist. Polít. y Constitucional Argentina; Círc. Militar, Bib. del Oficial, Bs. As., 1992.
192. ROSS Yasmín, "Un siglo terminal" Portada, Revista La Nación, 9 enero 1997.
193. ROUSSEAU Jean-Jacques, El Contrato Social, Libro IV, Ercilla, Santiago de Chile, 1988.
194. SACHERI Carlos Alberto; El Orden Natural; Ediciones Vórtice, Bs. As., 2008.
195. SCALA Jorge; IPPF; La Multinacional de la Muerte; J.C. Ediciones, Bs.As., 1995.
196. SÁENZ Alfredo; la Nave y las Tempestades, La Revolución Francesa, 3.ª Parte; Ediciones Gladius, Bs. As., 2008.
197. SÁENZ ALFREDO; Antonio Gramsci y la Revolución Cultural; Ediciones Gladius, Bs. As., 2009.
198. SÁENZ Alfredo; El Hombre Moderno, descripción fenomenológica; Ediciones Gladius, 6.ª Ed.;

Bs. As., 2008.

199. SANAHUJA Juan Claudio; Poder Global y Religión Universal; Vórtice, Bs. As., 2010.
200. SANCHEZ SORONDO Marcelo, El Estado en la Aldea Global, ¿El Ocaso de las Naciones?
201. SARTORI Giovanni; Elementos de teoría política; Alianza Singular; Bs.As., 1993.
202. SEBRELI Juan José; Crítica de las Ideas Políticas Argentinas; Ed. Sudamericana, 6.ª Edición; Bs.As., 30 abril 2003.
203. STRONG SIMON; Sendero Luminoso, el movimiento subversivo más letal del mundo; Ed. Popular, Lima, 1992.
204. SZAFRANSKY Richard, *Department of the Air Force, A Theory of Information Warfare, Preparing for 2020*. Air University Press, Edwards Air Force Base, Alabama, 1997.
205. TARSO Genro; El Mundo Globalizado y el Estado Necesario; s.d. *Time, Numbers*”, October 25, 1999.
206. THOMAS Gordon; Mossad, La historia secreta; Javier Vergara editor, Bs. As., 2000.
207. THUROW Lester C.; El Futuro del Capitalismo; Javier Vergara Editor, Bs.As., 1996.
208. THYGESSEN Niels y otros; *Globalization And Trilateral Markets, Book Description*.
209. THUROW Lester C.; El Futuro del Capitalismo; Javier Vergara Editor, Bs.As., 1996.
210. TOFFLER Alvin & Heidi; El Cambio del Poder; P&J Editores, Barcelona, 1997.
211. TOYNBEE Arnold J.; La Economía en el Mundo Occidental; Emece, Bs.As., 1962.
212. VIÑAS Raúl Horacio: La Responsabilidad Penal en los Menores del Tercer Milenio; Edic, Mar del Plata, 2011.
213. VIÑAS Raúl Horacio; El Desafío Universitario; Ediciones Suárez, Mar del Plata, 2012.
214. VIÑAS Raúl Horacio; Los horrores y errores de los procesos a Jesús; Ediciones Suarez, Mar del Plata, 2013.
215. VOLTAIRE, Francois-Marie Arouet; Cartas Filosóficas; Ercilla, Santiago de Chile, 1988.
216. VON IHERING Rudolf; La Lucha por el Derecho, Valletta Ediciones; Bs. As. 2004.
217. WAINERMAN Catalina, SAUTU Ruth; La trastienda de la investigación; Ed. de Belgrano, 2ª Edición, Bs.As., 1999.
218. WALSH James, “One World Divided”, *Revista Time, Special Report- Globalization*, 7 July 1997, *Plank/ London, Alexandra Stiglmyer/Berlin, Brice van Voorst/Washington with other*.
219. WARDEN III John A.; *The Campaign, Planning for Combat; National Defense Univ. Press, Washington DC, 1988*.
220. WEST Nigel, La Guerra Secreta por las Malvinas, los Exocets y el Espionaje; Bs.As., 1984.
221. WOODWARD Bob, *The Commanders, Pocket Star Books, New York, 1991*.
222. WOODWARD Bob; *The Agenda, inside the Clinton White House; Pocket Books, N.Y., 1997*.
223. WOODWARD Sandy with Patrik Robinson; *One Hundred Days, the Memoirs of the Falkland Battle Group Commander, 1992*.
224. WORNAT Olga; Nuestra Santa Madre, Historia Pública y Privada de la Iglesia; E. Argentina SA, Bs.As. 2002.
225. YOUNG Peter; *Defence and the Media in Time of Limited War; Frank Cass & Co Ltd, London, 1992*.
226. ZUCCHERINO Ricardo Miguel; Ensayos sobre la investigación historiográfica, La Plata, 1983.
227. ZULETA PUCEIRO Enrique; El Estado en la Aldea Global, “¿Hay una Globalización Política?”

## DOCUMENTOS

1. AFM-1-1. *Basic Aerospace Doctrine of the USAF, March 1992*.
2. *Air Force Document 50. Air Force Intelligence Doctrine. Draft, 29 April 1994*.
3. *Air Force Policy Directive 10-7. Policy for Command and Control Warfare (C2W), 12 August 1993*.
4. AP2000, *Air power Doctrine, HMSO, London, 1993*.
5. *Armed Forces Staff College Pub. 1. The Joint Staff Officers Guide 1993*.
6. *Atlas of United States Foreign Relations, Department of State, Buro of Public Affairs, Washington, DC., 2d Ed., 1987*.
7. Banco Mundial, *Revista Time*, 20 Jul 1998.
8. BDM Corporation. *A Historical Survey of Counter C-3*. McLean, Virginia, BDM Corp., 27 Apr 1979. *Carta de las Naciones Unidas y Estatuto de la Corte Internacional de Justicia; Naciones Unidas, N.Y. (2-91)*.
9. *Carta personal, Admiral Sir John Woodward, 17 Apr 1997*.
10. *Carta personal, Air Marshall Sir Michael Armitage, 24 November-23 December 1997, 6 May- 7 June 1997*.

11. *Center for Information, Policy Research; Unexpected War in the Information Age. Communications and Information in the Falklands Conflict*, Harvard University, Cambridge, Mass., 1984.
12. *CJCS MOP 30; Command and Control Warfare; 1st revision 8 Mar 93, BDM Corporation.*
13. CONADEP, Informe de la Comisión Nacional sobre la Desaparición de Personas; Eudeba, Bs.As., 1985, 6.ª Edición, abr. 2003.
14. *Survey of Counter C-3. McLean, Virginia, BDM Corp., 27 Apr 1979.*
15. Comisión de Relaciones Exteriores y Culto y de Defensa Nacional, Cámara de Senadores, Dictamen de Comisión, Caso Davidoff, Congreso Nacional, 21 de mayo de 1996.
16. COSTA M. Mario; Los abogados y su participación en la economía”, informe presentado como miembro de número.
17. Instituto dos Advogados Brasileiros; Río de Janeiro, octubre 1998.
18. *Darwin Charles; Diary of the Voyage of ‘H.M.S. Beagle’. Edited from the MS by Nora Barlow, 1933, Cambridge University Press.*
19. *Department of Defense (DOD) Directive 3222.4. Electronic Warfare and Command, Control, and Communications Countermeasures. 31 July 1992.*
20. Dictamen de la Comisión Permanente de Asuntos Internacionales de ALAP sobre el Conflicto del Atlántico Sur; Bs.As., 2002.
21. *DOD Directive 4600.4 Command, Control, and Communications Countermeasures. 27 August 1979.*
22. *Multi-Service for Command, Control, and Communications Countermeasures. 17 May 91.*
23. Escuela de Defensa Nacional; Cuadernos Académicos, Un Método para el Planeamiento Estratégico Nacional para la Defensa; Bs. As., 1992.
24. Escuela de Inteligencia Nacional; “La Nueva Guerrilla Urbana, los postulados de Marginella y la crisis argentina, 1969, Documento interno, 2002.
25. Escuela Superior de Guerra Aérea; Estado Mayor P II T I; Bs. As., 2008.
26. Escuela Superior de Guerra Aérea; Estado Mayor P II T II; Bs. AS., 2008.
27. FAPEDEC; Convención “Poder y Financiación del Terrorismo Final”; Bs. As., 11-8 de 2003.
28. *Franks Lord; Falkland Islands Review, Report of a Committee of Privy Counselors; Her Majesty Stationary Office, London. 1983.*
29. HILL James T.; mensaje a la Cámara de Diputados de la Rep. Argentina, 13 de marzo de 2003.
30. *Institute for the Advanced Study of IW (IASIW), Information Warfare, I-War, IW, C-4I, Cyberwar publ., Washington, 1996.*
31. Joint Publication —Pub— 3-53; *Doctrine for Joint Psychological Operations; 30 Jul 1993, GL-4.*
32. *Krepinevich Andrew F. The Military Technical Revolution, a Preliminary Assessment. Washington DC. OSD Office of Net Assesment, July 1992.*
33. *Lee James G., Maj; Air Force Space Command/XPXS. Information War Concepts”, presented to the Air and Space Doct. Symp. At Maxwell AFB, Ala., 10 March 94.*
34. *MORO Rubén O., Guerra del Golfo: ¿Nace una nueva estrategia? Monografía Escuela de Graduados, Doctorado de Ciencia Política, Universidad John F. Kennedy, 1997.*
35. NATIONAL SECURITY STRATEGY, *The With House, 20 September 2003.*
36. QUIROGA LAVIE Humberto; Constitución de la Nación Argentina Comentada; Zavalía Editor; Bs.As., 1996.
37. Reglamento de Doctrina Básica; FAA, RAC-1, Bs.As., 1992.
38. *Royal Aeronautical Society, Cronology of a War, Defense and Foreign Affairs Publications, London, 1982.*
39. *Royal Nederland Air Force; “Curriculum Vitae of the Gest Speakers”, Air Power, Theory and Application Information, The Hague, 1996, pp 13-24.*
40. RAG 13, Reglamento de Organización y Métodos para la Solución de Problemas Militares, CJFF, Bs.As., 1981.
41. *ROYAL NEDERLANDS AIR FORCE, Operational Plans and Policy Branch; Fax 20 Oct 96.*
42. *Space and electronic warfare: A Navy Policy Paper on a New Warfare. Washington, DC. Gov. Print. Office, 1992.*
43. *The National Security Strategy of the U.S.A. White House, 21 September 2003; p. 29*
44. *The Intergovernment Panel of Climate Change, 2007 Report.*
45. *United States Arms Control and Disarmament Agency, World Military Expenditures and Armas Transfers, Washington DC, 1986.*
46. *US Secretary of Defense. Conduct of the Persian Gulf Conflict. An Interim Report to Congress. Washington*

## INSTITUTOS, EVENTOS E INVESTIGACIONES

1. ALAP —Asociación Latinoamericana de Administración Pública—. Doctor Pro. Dr. D. Miguel Mario Costa; Memorando Desbaratamiento del sistema tributario, su reconstrucción. Bs. As., 15 feb. 2011.
2. AUNAR; Asociación Unidad Argentina; Subversión La Historia Olvidada; Bs.As.,1988.
3. *Armed Forces Staff College*, Washington DC, USA. [www.jfsc.ndu.edu](http://www.jfsc.ndu.edu)
4. AUNAR; Asociación Unidad Argentina; Subversión La Historia Olvidada; Bs.As.,1988.
5. *Center for Information*, Washington DC, USA.
6. CONADEP, Informe. De la Comisión Nacional s/ la Desaparición de Personas; Eudeba, Bs.As., 1985, 6ª Ed., 2003.
7. FADEPEC, Fundación Argentina para el Desarrollo de la Educación y la Cultura; Seminario Poder y Financiación del Terrorismo. Bs. As., septiembre 2003.
8. GRAY Jim. “Turning Lessons Learned into Policy”, *Journal of Electronic Defense*, 1993.
9. FORES, Foro de Estudios sobre la Administración de Justicia; Definitivamente...”Nunca Más” —La otra cara del informe de la CONADEP—; Edición del autor, Bs.As., 1985.
10. Foro Social Mundial, Porto Alegre 2003, rumbo ao 3er foro social mundial; hrrp: [www.portoalegre2003.org](http://www.portoalegre2003.org)
11. *Institute for Advanced Studies of Information Warfare*, Maxuell AFB, USA. 8.
12. Instituto de Estudios Interdisciplinarios en Ciencia y Tecn.; Academ. Nac. de Ciencias de Bs. As.; Factores Institucionales en el progreso y Decadencia de las Naciones. El Caso de la Argentina; Sigma SRL, Bs.As. 2002.
13. Instituto de Filosofía Práctica, Universidad La Sapienza: “Declaración del Instituto de Filosofía Práctica acerca de la universidad, la sapienza y la internacional de la mordaza”, 22 feb. 2008.
14. JOXE Alain; “Globalización, Violencia Violenta y Violencia Económica”; Seminario de la Fundación Pent, 6 de septiembre de 2002; Centro de Estudios del Círculo Militar.
15. HILL T. General US Army; mensaje a la Cámara de Diputados de la Rep. Argentina, 13 de marzo de 2003.
16. HORNER Charles A., general ° USAF, Comandante Aéreo en la Campaña del Golfo Pérsico, simposio en la Escuela Superior de Guerra Aérea, FAA, Bs.As., 20 agosto de 1999.
17. KAUFMAN PURCELL Susana; “Política Exterior de EE.UU. desde el 11 de septiembre de 2002”, Seminario sobre Globalización y Seguridad, Círculo Militar, Bs.As. —Fundación Pent, 6 sep 2002—.
18. LAL KHAH; [www.engels.org/marxismo](http://www.engels.org/marxismo)
19. MORO Rubén O., Guerra del Golfo: ¿Nace una nueva estrategia? Monografía Escuela de Graduados, Curso de Ciencia Política, Universidad John F. Kennedy, 1997.
20. MOSQUERA Carlos Julio, entrevista personal, 10 dic.1998, y otras.
21. *National Defense Council Foundation*; [www.ndcf.org/](http://www.ndcf.org/)
22. *Naval War College, Submarine Ops. During the Falklands War, Dep. Of Military Operations, Dep. Of Strategy.*
23. *Overview: Future Airpower and Stratgy Issues, Internet paper*, [www.cdsar.af.mil](http://www.cdsar.af.mil)
24. ROBBINS James S.; NRO, [www.nationalreview.com/contributors/robbins111601.shtml](http://www.nationalreview.com/contributors/robbins111601.shtml)
25. *Royal Aeronautical Society, London, United Kingdom*;
26. *Royal Nederland Defense College, Air Power Symposium, La Haya, Holland, 1996.*
27. Seminario “Globalización y Seguridad”, Círculo Militar, Bs.As. – Fundación Pent, 6 septiembre 2002.
28. *National Defense Academy, Washington DC, USA.* [www.ndcf](http://www.ndcf).
29. Fundación Pent; “Seguridad Internacional: Estrategia de Dos Imperios”, Seminario Bs.As., 6 septiembre 2002.
30. Asociación de Bancos de la República Argentina —ABRA—; El Estado en la Aldea Global, identidad y globalización. Argentina, Europa y la Unión Europea, Bs.As., 1997.
31. Universidad Torcuato Di Tella, Informe.
32. *US Secretary of Defense. The Persian Gulf Conflict. An Interim Report to Congress. Washington DC, Government Printing Office, July 1991.*

## COLUMNISTAS Y PUBLICACIONES

1. AGUER Héctor; *La Nación*, 5 de febrero de 2007. Construcción de la ciudadanía, ACI, 6 sep. 2007.
2. AGUINIS Marcos, *Revista Noticias*, 23 enero 2008. *La Nación*, "La Argentina, teatro del absurdo", página editorial, 20 08, *ibid.*, "El turno del Congreso", 19 dic 2008.
3. ALEMANN Juan; "Inversiones extranjeras: USD 1 000 000 000 por mes durante 10 años" *La razón*, 24 nov. 99.
4. ALONSO Laura, *Poder Ciudadano*.
5. ALVERTE María Clara, *TN y la Gente*.
6. ALVAREZ LAZCANO, Valencia, jueves, 8 mayo 2008 ([ZENIT.org](http://ZENIT.org)).
7. ALTOLAGUIRRE Marta; *Prensa de Guatemala*, 22 de feb1990.
8. ANAYA Jaime Luís, *Academia del Plata*.
9. APA Jorge Norberto; "En los años 70 sí hubo una guerra interna"; *La Nación*; 9 oct 2003.
10. *Arte y Gente*; publicación dominical del periódico Público (Guadalajara - México) 10-ene-99.
12. ARRIVILLAGA E.; *Harry Magazine*: "Inteligencia Estratégica, ¿Hacia el Último Vietnam Latinoamericano? 2008.
13. ATTALI Jacques, "El Titanic somos nosotros", *Diario Clarín*, Buenos Aires, 15 julio 1998
14. AUEL Heriberto J., "Globalización Imperial y el Estado-Nación", *Rev. Geopolítica*, N.º 62.
15. BALLESTEROS Ivan; "Plomo parejo", *Caracas Radio-TV*, 2005.
16. BENEGAS LYNCH Alberto; *Opinión*, "Carta abierta al Presidente de la República"; 7 septiembre 2006.
17. BENEGAS LYNCH Alberto (h). <http://www.eldiarioexterior.com/las-contradicciones-del-relativismo>
18. BERGMAN Gabriel; *Asociación Israelita de la República Argentina (La Nación del 12 feb. 2008)*.
19. BORAGINA Gabriel; *La Historia Paralela*, 23 jun. 2007.
20. BRECHNER José, *Diario de América*, Bolivia, 2008.
21. BUNSE Gustavo A.; *La Historia Paralela*.
22. CARETAS *Revista*, Número 1739, 26 septiembre 2002.
23. CARRASCO QUINTANA Martín; *La Historia Paralela*, "Un fallo ... que ignoró la igualdad ante la ley", 16 enero 2008.
24. CASTRO CORBAT Marcelo; [segundarepublica@fibertel.com.ar](mailto:segundarepublica@fibertel.com.ar)
25. CHAVEZ Claudio; *Ramos Generales*, 21 nov 2007.
26. CHUA-EOAN; *Time* 2 oct. 1995.
27. CIBEIRA Fernando; *Página 12*, 27 enero de 2008.
28. *CNNenEspañol.com*; *Ciencia y Tecnología*. 15 septiembre de 1999.
29. CURUTCHET Ricardo S. ; *Centro de Investigaciones de la Problemática Familiar*.
30. DENEVI Marco; "La Cuestión Militar"; *La Nación*, 23 de marzo 1987.
31. *Deutsche Welle*, *TV Alemana*, programación especial sobre economía global, 14 agosto 1998, 17.00 h.
32. ESTEVA Fernando; *Colegio de Abogados de la Ciudad de Buenos Aires*.
33. FLEMES D.; *Revista FF.AA y Sociedad*, *Respuestas del MERCOSUR a las amenazas transnacionales*, Año2020
34. FEINMANN José Pablo, *Página 12*, 15 de noviembre de 1997.
35. FERRERES Orlando, "El gasto público excesivo ahoga a las empresas", *Clarín Económico*, Bs.As., 19 sep. 1999.
36. *FOREIGN AFFAIRS Review*; *September-October 2002*.
37. FRAGA Rosendo, "La Política y la mentira", *La Nación* 13 Jul. 2007, pág. editorial.
38. *Geopolítica*, revista; números 59-60, *El Ateneo*, Bs.As., 1996-1997.
39. *Georgetown.edu*. [www.economist.com/editorial/freeforall/University](http://www.economist.com/editorial/freeforall/University), *School of Foreign Service*.
40. GRONDONA Mario; *La Nación*, ¿Ingresaremos en el nuevo mundo?, 30 dic. 2007.
41. GUARATNA Rohan, BLANCHE Ed, FISHKORN Phil, & LEATHER Stephan; *Osama Bin Laden Global "Al Qaeda" Organization, its strategies...* *Jane Intelligence's Review*, 13 May 2003.
42. GUARATNA Rohan, BLANCHE Ed, FISHKORN Phil, & LEATHER Stephan; *Osama Bin Laden Global "Al Qaeda" Organization, its strategies...* *Jane Intelligence's Review*, 13 May 2003
- LEWIS Paul H.; "La Guerra sucia podría reanudarse", reportaje de Jorge Martínez; *La Prensa*, 3 febrero 2002.
43. *Instituto de Estudios Iberoamericanos de Hamburgo*, Alemania,

44. JAUNARENA Horacio, La Nación, 18 oct. 2006.
45. Jane's Intelligence Rev. Al Qaeda Organization. 13 may 2003.
46. KELLY Raymond, Clarín, 28 agosto de 1998.
47. KENNEDY Paul; "EE.UU., el malabarista global", p. 17.
48. La Nación, Bs. As., 2003 - 2009. 137.
49. LEWIS Paul H.; "La Guerra sucia podría reanudarse", reportaje de Jorge Martínez; La Prensa, 3/2/2002.
50. LASCANO QUINTANA, Guillermo; ¿Gobierno y oposición?, Fundación Atlas, 10 mayo de 2008.
51. LAZZARI Gustavo, Fundación Atlas. 43. LEVY Bernard-Henry, diario La Nación, 9 nov. 2007.
52. LOPEZ Eulogio, Revista Hispanidad, 22 feb. de 2008.
53. MADUHUSREE Mukerjee; "Greenhouse Suits", *Cientific American*, February 2003.
54. MANFRONI Carlos A.; "El pecado de ser de derecha", La Nación, 19 septiembre 2003.
55. MARGARITI Antonio; Impuestos y pobreza sd.
56. MARÍ Enrique; "Dimensión ética de la economía globalizada", La Nación, 16 sep. 1999.
57. MILIA Jorge; "La Muerte de Perón", Tiempo Militar; septiembre de 2003.
58. MONES RUIZ Jorge; "Argentina ¿Sin Destino?, Estudio sobre las Nuevas Amenazas Globales"; Ed. Santiago Apóstol, Bs.As., 2007.
59. MORALES Sola Joaquín; La Nación; "Notas sobre las Corporaciones", 7 oct 2007.
60. MORÍN Edgar, "La Aventure inconnue", Le Monde, 28 agosto de 1996.
61. MUJICA Carlos; Diario La Razón, 16 de julio de 1970.
62. NAVAJAS Luis; La Doctrina Busch, pensamiento estratégico en EE.UU., Revista Caretas # 1740, Madrid, 2002.
63. NERI Aldo, La Nación, "Sindicalismo y democracia", 31 oct.
64. O'DONNELL Pacho; La Nación, 26 abr 2008, página editorial.
65. PAEZ Jerónimo; [www.mgar.net/africafundament.htm](http://www.mgar.net/africafundament.htm).
66. Panel Intergubernamental del Cambio Climático, Informe 2007.
67. PEREZ BOURBON Alicia, La Nación, p editorial, 11 mayo 2008.
68. PLOTZ David; <http://slate.msn.com/id/115404/>
69. POBLET Ernesto; Energía: El populismo desenfrenado tiene patas cortas. Fundación Atlas.
70. POSSE Abel; La Nación, 23 mayo 2007.
71. RIVERA Cusicanqui Silvia. Facultad de Ciencias Económicas de la Univ. de Buenos Aires, 6-8 de octubre de 2006.
72. RODRIK Dani, "Upside, Downside", Revista Time, 7 July 1997.
73. ROBBINS James S.; NRO, [www.nationalreview.com/contributors/robbins111601.shtml](http://www.nationalreview.com/contributors/robbins111601.shtml)
74. ROUILLÓN Jorge, Redacción de La Nación, 5 oct. 2006
75. SACHS Jeffrey; Time Special Report, 7 Jul 1997.
76. SANCHEZ Matilde, "Globalización, entre la euforia y el caos", Clarín, Suplemento Zonda, 19 sep.1999.
77. SARAMAGO José; Clarín, Bs.As., 31 enero 1999.
78. SHERKOVIN Y.A.; Fund. de la psicología social y de la propaganda; Inst. Ciencias Soc.; Ed. Progreso, Moscú, 1985.
79. SILVA HERZOG Jesús, Clarín, 29 enero 1999 —copyright Los Ángeles Time—
80. SCHUSTER Federico —UNICEF—; Clarín, Bs. As, 2 feb. 1999, —Copyright Los Angeles Time— AP, Reuter.
81. STEFANÍA Joaquín; Hij@, ¿qué es la globalización, la 1ª revolución del Siglo XXI? —Rev. Noticias, marzo 2003—.
82. SINGER Abe and ROWELL Scott; *Infotmatio. Warfare, Strategic Forum, N.o.99, Inst. for Nat. Strategic Studies, National Defense University, Ed. Jonathan W Pierce, Dec. 1966.*
83. SIRIO Hugo, Newpolitic.com
84. SORMAN Guy, La Nación, Bs.As., 5 jul. 98. "La Brecha Transatlántica": La Nación 30 jun. 03, Fund. Atlas, 30 abr. 2008.
85. TAMAGNONE, Santiago, "Revista de la Escuela Nacional de Inteligencia, Buenos Aires, 2004.
86. TEIXIER Jacques; "Les innovations d'Engels, 1885, 1891, 1895", revista Actuel Marx, Paris, 1995.
87. The Los Angeles Time; "Focusing in Low Intensity Conflict"; 14 January 1986.
88. TRESCA Gerardo, La Deificación del Mercado, Criterio, 10/9/98.

89. VALLANCE Andrew; *The evolution of Air Power Doctrine - Change and Continuity*; Symposium "Air Power, Theory And Application Proceedings (1)".
90. VAN CREVELD Martin; *Command in War*, Harvard University Press, 1997.
91. VISCARDI Gaffney Alberto M.; *Coca y Cocaína*, Informe Académico, 2006.
92. VOLKOFF Vladimir; La esencial intolerancia del pensamiento políticamente incorrecto; [www.laeditorialvirtual.com.ar/Pages/Volkoff\\_MedianamenteDemocratico.htm](http://www.laeditorialvirtual.com.ar/Pages/Volkoff_MedianamenteDemocratico.htm)
93. VOLKOFF Vladimir; Por qué soy medianamente democrático, [www.laeditorialvirtual](http://www.laeditorialvirtual)
94. Wall Street Journal Americas, 21 dic 1998, 13 mar 1998.
95. *Washington Post*, "Made in América", 9 November 1998.
96. WEINSTABL Alfredo R.: Universidad de Harvard, EE.UU.
97. WILDAWSKY Rachel, "El segundo hombre más poderoso de Estados Unidos", *Revista Selecciones*, feb 1998.
98. ZUCCHERINO Ricardo Miguel, MORENO RITHNER María Josefina; *Voces de la Integración Americana*; Edit, Mar del Plata, 2009.







## RESEÑA

### Historia del conflicto del Atlántico Sur (III)

#### Falsa bandera y traición

Este libro es un trabajo histórico investigativo iniciado por el autor respecto del conflicto bélico de Malvinas (1982), plasmado en un primer libro editado por la Revista de la Escuela Superior de Guerra Aérea (agosto de 1985), el cual derivó en una edición para no subscriptores (público general). Ello permitió, bajo el nombre de La Guerra Inaudita (Editorial Pleamar), editar 12 ediciones. Fue el libro «más vendido» —o best seller— en los años 1985-1986. El autor, además de veterano de esta guerra, fue designado redactor del Informe Rattenbach, lo cual le permitió tener acceso a toda la información del lado argentino y, en los años siguientes, a la documentación clasificada; y de esta manera lograr un panorama con verdades profundas sobre la guerra.

La obra, traducida al idioma inglés, permitió publicar en una editorial destacada The History of the South Atlantic Conflict, The War for the Malvinas (Praeger, 1989, New York-London), lo que aseguró difundir internacionalmente el punto de vista argentino.

Dado que la Comisión Rattenbach se disolvió en 1983 con los elementos de juicio obtenidos hasta ese entonces y que el Reino Unido fue escenario de las controversias producidas por el hundimiento del crucero General Belgrano, la investigación de lo ocurrido en la guerra continuó, de forma privada, por el autor, quien sumó a su experiencia los datos producidos en el Reino Unido durante más de tres décadas, que incluía una profusa documentación oficial clasificada. A efectos de actualizar la publicación antes mencionada, produjo una edición de la guerra denominada La Trampa de Malvinas (Editorial Edivern, 2005, Historia del conflicto del Atlántico Sur II), en la cual se detalla la responsabilidad del Reino Unido en relación con el desembarco del empresario Davidoff en las Islas Georgias, en cumplimiento de un contrato comercial autorizado por ese país. Pese a contar con tal autorización, el desembarco fue considerado una «invasión» y una «violación de la soberanía británica», de manera injustificada y falsa.

En los módulos 1 y 2 se hace referencia a los antecedentes históricos del conflicto, básicamente para ilustración del lector novel. La obtención de evidencias concluyó en que todo fue montado como un complot de falsa bandera, haciendo necesaria la publicación de las pruebas pertinentes. Además, se explica la verdadera razón del hundimiento del General Belgrano, contenido en los primeros cuatro módulos de este libro, con los elementos de juicio que permitirán a los investigadores históricos determinar lo ocurrido.

Los restantes módulos “Las armas nucleares de la Fuerza de Tareas británicas”, “La Comisión Rattenbach”, “El simposio de La Haya” y la “Ayuda de EE.UU. al Reino Unido” explicitan aspectos particulares de interés (en especial, ciertas

historias de vida), no publicados y en su mayoría desconocidos, de utilidad al analista curioso y al lector neófito que no vivió la Guerra de Malvinas de 1982 desde sus comienzos. Estos temas complementan el relato de los cuatro primeros módulos, que no son cronológicos en su sucesión, sin perder la relación con el relato desde su comienzo.

El sujeto real de esta construcción es el investigador histórico, que le permite al lector descubrir y documentar las verdades no reveladas aún, y completar los detalles hoy ignorados del conflicto más importante que tuvo la historia argentina en el último siglo.

El objeto es contribuir a nuestro devenir histórico con verdades, en la actualidad, negadas a las masas tanto internas como externas: La República Argentina no fue el país agresor en 1833 ni en 1982. Decir lo contrario significa dar verosimilitud a la versión falaz del enemigo.

# **SEMBLANZA**

## **Rubén Oscar MORO**

### **Actividad profesional**

El comodoro Rubén O. Moro egresó de la Escuela de Aviación Militar en 1960.

En 1962, con el grado de teniente, fue comisionado a los Estados Unidos de Norteamérica, para realizar un curso de aviones Albatross. Allí, lo sorprendió la crisis de los misiles cubanos entre EE.UU. y la URSS, que llevó a ambas superpotencias al enfrentamiento considerado como el más crítico de la humanidad, por el peligro nuclear.

Entre 1977 y 1979 se desempeñó como observador de la ONU, en Medio Oriente, donde fue jefe de la División Inteligencia en el Estado Mayor de la organización UNDOF, en Damasco (Altos del Golán), y como oficial de enlace de la UNEF, en Jerusalén (Península de Sinaí), donde desarrolló tareas de pacificación, impuestas por la ONU en el conflicto árabe-israelí.

En 1982, durante el enfrentamiento entre Gran Bretaña y la República Argentina por la posesión de las Islas Malvinas, cumplió misiones como piloto del Escuadrón C-130 Hércules.

En 1983, fue destinado a la CAERCAS (Comisión Rattenbach), donde se desempeñó como redactor del Informe Final.

En los años 1987 y 1988, fue comisionado a la Junta Interamericana de Defensa, en Washington (DC), donde llegó a ser jefe de la División Inteligencia del Estado Mayor Internacional.

A su regreso de Estados Unidos de Norteamérica, fue designado jefe de la base aérea militar Mar del Plata (1989 a 1990), puesto que desempeñó hasta su pase a situación de retiro que fue solicitado por él.

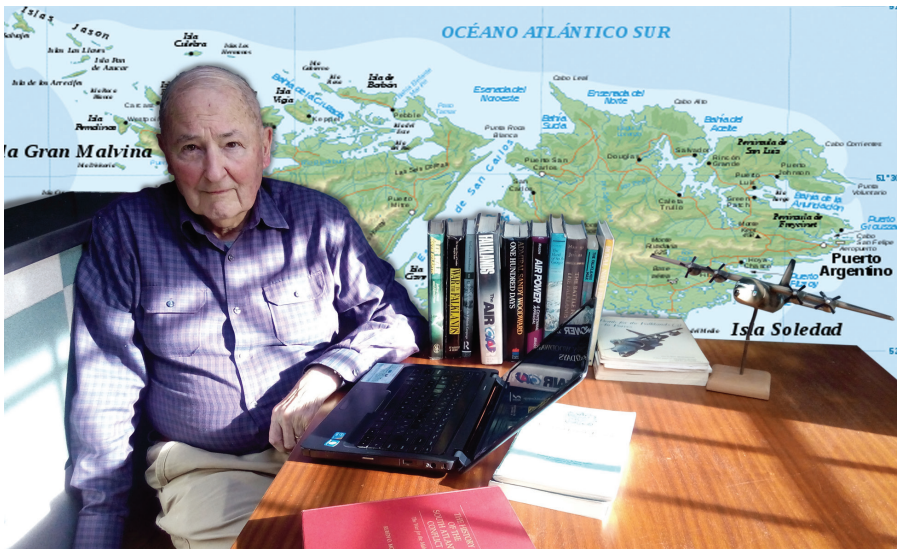
### **Actividad intelectual y académica**

El comodoro Moro posee más de veinte años de educación terciaria y universitaria, con una amplia actividad intelectual; la más importante de ellas es la de investigador e historiador del Conflicto del Atlántico Sur.

Cursó el Doctorado en Ciencia Política en la Universidad John F. Kennedy de Buenos Aires, ha sido expositor invitado al primer simposio internacional de poder aéreo, para disertar sobre el Conflicto Malvinas en La Haya (Países Bajos), organizado en 1996 por los países de la OTAN. El comodoro fue el único participante invitado en tal carácter ajeno a dicha organización.

Se ha desempeñado como profesor titular de la asignatura Metodología de la Investigación, de la facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Maimónides de Buenos Aires, y en la Escuela Superior de Guerra Aérea de la FAA.

En la actualidad, desarrolla la iniciativa «CruX», un ensayo sobre las causas de la decadencia argentina y en América Latina, con un proyecto de teoría política integral y de una nueva doctrina, desarrollados en su última actividad editorial “Iniciativa CruX, doctrina de la última esperanza”.



El objetivo de esta obra es que el lector encuentre repuesta a las siguientes preguntas y otras que puedan surgir:

1.- ¿Quiénes fueron los promotores y agresores del conflicto?

2.- ¿Fue una operación británica de falsa bandera?

3.- ¿Por qué fue hundido el crucero "General Belgrano"?

4.- ¿Transportó la Armada Real armas nucleares al Atlántico Sur?

5.- ¿Por qué el Almirantazgo creía que la operación sería un "paseo militar"? Idea que mantuvo hasta el 1.º de mayo.

6.- ¿Era verdad que el comandante de la Flota Real decidió rendirse el 25 de mayo de 1982?

He aquí la explicación de la perversidad con la que actuaron los verdaderos responsables del hundimiento del crucero "General Belgrano" y de la muerte de cientos de soldados argentinos y británicos, quienes cayeron injustamente en una guerra no declarada que nunca debió ocurrir.



### Fotografía histórica

Cartel de bienvenida (*welcome*) y las banderas de la República Argentina y del Reino Unido, flameando juntas en la inauguración del aeropuerto Stanley, Islas Malvinas, el 16 de noviembre de 1972, donde la Fuerza Aérea Argentina construyó una pista de planchas de aluminio para unir las islas con el continente por vía aérea.

Esto era el resultado de las negociaciones al amparo de la ONU, del Memorándum de Entendimiento (1968) y de la Declaración Conjunta de Buenos Aires (1971), cuyo artículo 4.º establecía:

*El Gobierno del Reino Unido, como parte de esa solución final, reconocería la soberanía de la República Argentina sobre las Islas a partir de una fecha a ser convenida [...].*

El Gobierno argentino se comprometió a instalar un servicio aéreo regular entre Puerto Stanley y Comodoro Rivadavia, que operó sin inconvenientes hasta marzo de 1982.

La toma fotográfica histórica da cuenta de la inauguración del aeropuerto, donde el Reino Unido lanzó veintidós bombas de 1000 libras el 1.º de mayo de 1982, para destruir la pista e iniciar un conflicto armado, cuyos verdaderos orígenes aún son desconocidos.

La Escuela Superior de Guerra Aérea, en su 75.º Aniversario, retoma la tradición de publicar un libro, *Falsa bandera y traición*, relacionado con el Conflicto del Atlántico Sur, que revaloriza la gesta de Malvinas, fomenta el pensamiento crítico sobre nuestra historia y plantea el debate. Contribuye, de esta manera, al cumplimiento de los objetivos del plan estratégico de esta casa de estudios.

