

El primer vuelo a las Islas Malvinas partió de la ciudad de Tandil

Oscar Mastropiero

UNICEN-ReFEM 2065-REDAPPE

oscarmastropiero@gmail.com

Introducción

A inicios del año 1971, un hecho de singular importancia y real trascendencia, sin antecedentes históricos, despertó el interés de todos los argentinos al tiempo que centró la geográfica mirada de país hacia las islas Malvinas. Hacia allí se dirigieron, desde la ciudad de Tandil, los aviones Grumman Albatros de la Fuerza Aérea Argentina. Se concretó de esta manera el primer enlace oficial argentino con los pobladores de las islas.

Estos vuelos iniciaron una comunicación con Malvinas que tenían como finalidad la asistencia humanitaria, el acercamiento hacia los isleños, ganarse la confianza de los mismos y lograr, a mediano o largo plazo, una solución negociada al problema de la soberanía.

Al mismo tiempo, y como con secuencia de ello, se firmaron los Acuerdos de Comunicaciones a partir de los cuales nuestro país se encargaría del abastecimiento de las islas, que Gran Bretaña se resistía a realizar.

Durante once años, LADE realizó vuelos regulares a Malvinas en los anfibios “Albatros” y en los Fokker F-27 y F-28. El primer vuelo de la Fuerza Aérea Argentina realizado para unir la parte continental de la República Argentina con su parte insular, las Islas Malvinas, se efectuó el 15 de febrero de 1971, desde Tandil, por requerimiento de la Embajada de Gran Bretaña en Buenos Aires.

El presente trabajo tiene por finalidad recordar lo que aquellos vuelos significaron, el papel que jugó la ciudad bonaerense de Tandil en los mismos, la importancia de los Acuerdos de 1971, y analizar los objetivos que nuestro país perseguía al establecer estas comunicaciones.

Antecedentes

El conflicto por las Islas Malvinas comenzó en 1833 cuando una fragata británica desembarcó a un grupo de soldados, quienes invadieron, ocuparon y desalojaron a las autoridades que había designado el gobierno de Buenos Aires. Justamente, en 1829, el Brigadier General Martín Rodríguez, había creado la Comandancia Política y Militar de las Islas Malvinas y las Adyacentes al Cabo de Hornos en el Mar Austral, designando como primer gobernador a Don Luis Vernet.

Luego de la acción británica, nuestro país reclamó insistentemente su devolución, no recibiendo respuestas satisfactorias por parte de Gran Bretaña.

Recién en 1965, nuestro país logró su más importante éxito en el ámbito internacional. Ese año, las Naciones Unidas, a través de la Resolución 2065 de la Asamblea General, consideró lo siguiente:

- a) El RECONOCIMIENTO de una controversia sobre la soberanía de las islas. No da la posesión a ninguna de las dos partes, sólo reconoce la existencia de una disputa de soberanía, situación negada por el Reino Unido.
- b) Solicita a ambas partes que se sienten a una mesa de NEGOCIACIONES para resolver el problema pacíficamente, pedido desconocido por el Reino Unido.
- c) El tercer punto es el más importante, ya que le da ventaja a la postura de nuestro país. La Argentina solicitó que se tuvieran en cuenta los **INTERESES** de los isleños, por encima de sus **DESEOS**, que fue la postura presentada por Gran Bretaña. Las Naciones Unidas aceptaron, por mayoría de votos, la posición de Argentina.

Con posterioridad a la Resolución el Reino Unido pretendió transformar las negociaciones en conversaciones, con el objeto de apartarse del tema central. Denunciada por la Argentina a la ONU, esta tergiversación, así como la actitud dilatoria de Londres, la Asamblea General adoptó la Resolución 3160 de diciembre de 1973, donde hace conocer a las partes su preocupación por la falta de progreso en las negociaciones, instando a proseguirlas sin demora.

Sin embargo, hubo una intensificación en los primeros seis meses de 1970, mediante contactos diplomáticos con el Foreign Office a través de nuestra representación diplomática en Londres, mediante los cuales se acordó realizar entre el 14 y el 23 de julio de ese año una serie de reuniones para considerar propuestas y sugerencias concretas, cuya finalidad era la apertura de comunicaciones entre el territorio continental argentino y las islas en ambas direcciones.

El canciller argentino expresó la creencia de que este acto constituía el primer paso para la solución de la disputa y, a su vez, el embajador británico, Sir Michael Hadow, señaló que las vinculaciones a través de los distintos medios eran un problema humano que trascendía el aspecto puramente mecánico de un sistema de comunicaciones (La Nación, 25/08/1971).

En julio de 1971, la Declaración Conjunta de Buenos Aires, logró por primera vez acuerdos concretos (Borotti, 2007).

Al mismo tiempo, en febrero de 1971, comenzaron los vuelos regulares a las islas, que acercarían a nuestro país a los habitantes de aquellos territorios insulares.

Los Acuerdos de Comunicaciones de 1971 (Declaración Conjunta de Buenos Aires)

El 1° de julio de 1971 se firmó la Declaración Conjunta de Buenos Aires entre la Argentina y el Reino Unido.

Las conversaciones sobre comunicaciones con las islas Malvinas se llevaron a cabo en dependencias del teatro General San Martín de Buenos Aires, donde las delegaciones de los gobiernos de nuestro país y el Reino Unido (esta última con participación de ciudadanos malvinenses) llegaron a un acuerdo en una serie de medidas prácticas discutidas en una atmósfera amistosa y con espíritu constructivo. Además de las resoluciones adoptadas que constaban en un proyecto de declaración conjunta, se acordó la realización de nuevas conversaciones en Puerto Stanley en 1972 (La Nación, 02/07/197:1)

A través de los acuerdos nuestro país abastecería a las islas de una serie de suministros de los que carecían. De esta forma los isleños lograron consumir carnes y verduras frescas; recibir combustible y gas; maestras argentinas para sus escuelas; becas para que estudiantes isleños accedieran a escuelas y universidades públicas argentinas; atención médica en los hospitales del país; vuelos periódicos para no estar tan aislados del mundo; un servicio aéreo regular; comunicaciones navales, postales y telegráficas; facilidades turísticas; emisión de certificados provisorios para los viajeros; exenciones impositivas; instalación de una oficina de LADE en la capital de las Islas; exención del servicio militar obligatorio argentino a los isleños y otras facilidades tendientes a mejorar sus condiciones de vida; recibir y hacer llegar correspondencia al continente en cuestión de horas.

Finalizada la reunión, los integrantes de la delegación británica, presidida por el subsecretario de estado Sr. David Aubrey Scott, partieron con destino a Londres después de despedirse del canciller argentino y los ciudadanos malvinenses que participaron de las conversaciones viajaron a Puerto Stanley desde Tandil en un avión de la Fuerza Aérea (La Nación, 02/07/1971:1).

En esa oportunidad el jefe de la delegación británica dio a conocer un mensaje, donde decía que:

“Acabamos de completar una etapa de muy arduas negociaciones. Estoy acostumbrado a negociaciones vigorosas pero nunca he participado en sesiones como las que acaban de terminar que se han desarrollado dentro de un marco tan cortés y de amplia colaboración”.

“Agradezco al ministro Beltramino y a sus colegas por la generosa y cordial hospitalidad que nos han brindado durante nuestra estadía”.

“Hemos iniciado una declaración conjunta y un Cambio de Notas. Desearía subrayar que todo lo que hemos acordado aquí deberá ser referido a nuestros respectivos gobiernos y que yo no he venido con las necesarias plenipotencias” (La Nación, 02/07/1971:1).

Las conversaciones duraron del 21 al 30 de junio y se dispuso que Gran Bretaña brindaría el vínculo marítimo entre las islas y el territorio continental a través de puertos argentinos, en tanto la Argentina suministraría un servicio aéreo mensual. El servicio se cumpliría momentáneamente con aviones anfibios, en vista de que Puerto Stanley carecía de aeropuerto, por lo que soldados de un regimiento de ingenieros de Gran Bretaña, construirían una pista en el menor tiempo posible (La Nación, 03/07/1971:7).

Documentos de viaje

Documentos de viajes especiales permitían que los habitantes de las Malvinas se desplazaran sin inconvenientes por la Argentina (La Nación, 03/07/1971:7).

El documento para viajar en ambos sentidos, que mencionaba el comunicado, era una tarjeta en cuyo anverso decía República Argentina (primero en castellano y luego en inglés) se expresaba que era un certificado provisional emitido conforme con la

Declaración Conjunta de Buenos Aires de 1971. Además, incluía lo usual en estos casos, o sea sitios para el apellido, nombre, estados civil, lugar y fecha de nacimiento (La Nación, 02/07/1971:1).

En el reverso, también (primero en español y luego en inglés) se expresaba que el certificado debería ser exhibido cada vez que las autoridades lo requirieran y el estatus de su titular contemplado en la Declaración Conjunta. Además una tercera inscripción decía que para informaciones y averiguaciones se debía recurrir al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (La Nación, 02/07/1971:1).

Versión contradictoria desde Londres

Mientras el acuerdo era firmado en Buenos Aires, desde Londres surgieron versiones según las cuales nuestro país había aceptado dejar sin efecto su reclamación de soberanía sobre las islas Malvinas. Tal decisión se había alcanzado previamente al acuerdo mutuo en las conversaciones que habían desarrollado en Buenos Aires funcionarios de la Argentina y Gran Bretaña (La Nación, 03/07/1971:7).

Al respecto la cancillería argentina manifestó que el contenido del cable era totalmente inexacto y que solo los documentos inicialados en Buenos Aires y dados a publicidad eran los únicos resultantes de las conversaciones ya que revelaban claramente el alcance de los entendimientos logrados. Justamente, los acuerdos, en su punto I, hacían referencia a que si bien subsistían divergencias entre los dos gobiernos en cuanto a las circunstancias que deberían existir para una solución definitiva de la disputa acerca de la soberanía sobre las Malvinas, nada de lo contenido en la declaración podría ser interpretado como una renuncia por cualquiera de los dos gobiernos a derechos alguno de soberanía territorial sobre las islas Malvinas o como un reconocimiento o apoyo de la posición del otro gobierno acerca de la soberanía territorial (La Nación, 03/07/1971:7).

Reiteraba que los derechos soberanos argentinos respecto de Malvinas eran inatacables y que solamente circunstancias de hecho privaban a nuestro país del ejercicio de aquellos. Si en algo se había caracterizado la Argentina en cuanto a constancia e indelegable tenacidad era en relación al reclamo indicado (La Nación, 05/07/1971).

El comunicado de la cancillería argentina hacía referencia a una etapa muy provechosa, a fin de crear condiciones anímicas entre los pobladores de Malvinas más favorables a un creciente acercamiento con el continente (La Nación, 25/08/1971).

Los vuelos del año 1971

La Ayuda humanitaria

La ayuda humanitaria es la transferencia de recursos de un donante o un receptor para salvar vidas y aliviar el sufrimiento de una población afectada por una crisis. Constituyen la ayuda y las acciones dirigidas a salvar vidas, aliviar el sufrimiento y mantener y preservar la dignidad humana, tanto durante las situaciones de crisis de origen humano o resultantes de desastres como las etapas posteriores a ellas, así como prevenir y reforzar la capacidad de respuesta para cuando se presenten tales situaciones (INNE, 2024)

La ayuda humanitaria se convierte en asistencia humanitaria cuando se prepara algún protocolo de seguridad e implementación, con apoyo logístico y presupuesto. Es una actividad de corto plazo, sin fines políticos, comerciales y militares.

Hay cuatro principios humanitarios ampliamente aceptados que dirigen la acción humanitaria:

-humanidad: el sufrimiento humano debe ser atendido adonde quiera que se encuentre. El objetivo de la acción humanitaria es proteger la vida y la salud y garantizar el respeto de los seres humanos.

-neutralidad: los actores humanitarios no deben tomar partido en las hostilidades y en las controversias de orden político, racial, religioso o ideológico.

-imparcialidad: la acción humanitaria debe llevarse a cabo en función de la necesidad, dando prioridad a los casos más urgentes y sin hacer distinciones por nacionalidad, raza, sexo, creencias religiosas, clase u opinión política.

-independencia operativa: las acciones humanitarias deben ser autónomas de los objetivos políticos, económicos, militares o de otro tipo que cualquier agente humanitario puede tener respecto a las zonas donde se estén ejecutando medidas humanitarias (Indira Rojas, 2017).

La ayuda humanitaria brindada al isleño Matthew Mc Connan se enmarca dentro de estos conceptos ya que, más allá de los intereses y reclamaciones territoriales de nuestro país sobre las Islas Malvinas, llevó adelante la asistencia, el traslado y la atención de un habitante del suelo argentino.

Ello permitió iniciar una nueva etapa en las relaciones entre la parte continental argentina y su parte insular ocupada por una potencia extranjera sin mayores ánimos de ceder la soberanía a su legítimo dueño.

Primer vuelo en el mes de febrero

El 15 de febrero de 1971 el rescate del guardafaros Matthew Mc Connan, gravemente enfermo, por parte de un hidroavión argentino y mientras las negociaciones entre Gran Bretaña y la Argentina se trasladaban a Buenos Aires, aceleró la preparación del primer vuelo oficial argentino a las islas Malvinas que se concretó el 3 de julio del mismo año (Bellando, 16/07/1996).

El Estado nacional, por medio de Líneas Aéreas del Estado (LADE), organismo de fomento perteneciente a la Fuerza Aérea, conectó por primera vez por medio de un avión bimotor trifibio (tierra, agua, nieve) Grumman Albatros, las Islas Malvinas con el continente (Borotti, 2007).

En esa oportunidad, por solicitud expresa del gobierno británico, el poblador de las islas fue trasladado al continente para su atención en un hospital. La misión sanitaria, que fue concertada por la cancillería argentina, se le encomendó a la Fuerza Aérea, que decidió que uno de sus aviones Albatros de la dotación de Búsqueda y Salvamento con asiento en Tandil, se dirigiera de inmediato a Puerto Stanley (Nueva Era, 17/02/1971).

Publicó el diario Nueva Era de la ciudad de Tandil en aquel momento que

Aquí, en nuestra ciudad, se planificó el rápido salvataje que originó el primer contacto argentino con las Malvinas. La dotación que efectuó el difícil salvataje estuvo dirigida por el mayor Carlos Quaglino, que ofició de piloto y comandante de la aeronave destinada. El resto lo integraban el copiloto, capitán Alfredo Cano; navegador, teniente Hugo Tamagnone; mecánicos, suboficiales mayores Corseto, Bidegain y Fidel Condino; paracaidista de rescate, suboficial principal Eduardo Llanos; radio operador, cabo principal Héctor Rodríguez; actuando en carácter de médicos el Dr. Cesar de la Vega, que fue comisionado por el Ministerio de Salud Pública de la Nación, y el Dr. y capitán de aeronáutica, Jorge Escribano (Nueva Era, 18/02/1971).

El avión pertenecía al Escuadrón Tareas Especiales con asiento en la Base Aérea Militar Tandil. La misión fue asignada al aparato de matrícula BS-03.

El vuelo

En un extenso diálogo con el diario Nueva Era (Tandil), el mayor Quaglini dio detalles del vuelo.

“Despegamos desde Tandil hacia Comodoro Rivadavia el domingo. La misión, que imprescindiblemente debía ser diurna, prosiguió el lunes a las 6 horas cuando quitamos freno en Comodoro para amerizar exactamente a las 9.31 horas en la bahía de Puerto Stanley. La necesidad de cotizar surge de la carencia de pistas de aterrizaje para este tipo de aviones en las Malvinas. El tiempo era malísimo, debiendo entrar en vuelo por medio del instrumental. Divisamos las islas desde 60 millas, iniciando el contacto radial de inmediato. En las proximidades de las islas nos acompañó un avión, piloteado por el Sr. John Booth quien, junto a su hija Myriam, efectuó todas las conexiones radiales de las islas con el continente. Tras el amerizaje, fuimos recibidos por el director de Aeronáutica coronel Huerta, un argentino que se encuentra en las islas desde hace un tiempo. Junto a él me llamó la atención el numeroso público que siguió de cerca nuestros movimientos” (Nueva Era, 18/02/1971).

El comandante de la nave siguió expresando que

“La permanencia en las Malvinas alcanzó aproximadamente a dos horas de duración. En tal lapso el Dr. De la Vega –que llevaba una caja completa de cirugía por cubrir un caso de operación urgente- revisó al guardafaros malvinense Mathew McConnan que padecía de una grave cirrosis hepática con hemorragia. Se le practicó una transfusión y de inmediato se dispuso su traslado a Comodoro, para de allí en un avión más rápido, trasladarlo a la capital argentina. En todo momento recibimos la mayor de las colaboraciones por parte de la población de las Malvinas”.

“Aterrizamos de regreso en Comodoro a las 16.35 horas. Allí aguardaba un avión Fokker 27, comandado por el mayor Martín Álvarez, que comandó el traslado a Buenos Aires” (Nueva Era, 18/02/1971).

Los médicos tuvieron que decidir si el enfermo podía hacer el viaje en avión y así lo hicieron. El hombre tenía 59 años y era hijo de un argentino nacido en Puerto San Julián y madre malvinense. Al respecto, el mayor Quaglini recuerda que

“Tengo presente que cuando desembarcamos en Comodoro Rivadavia me indignó ver en un diario con títulos catástrofe en primera plana: ‘Gauchos argentinos rescatan al león inglés’. Se trataba de un hombre enfermo con una cirrosis y una úlcera perforada que él mismo se la atribuía al hecho de haberse tomado una botella de ginebra por día durante los 15 años de servicio. Por el tono amarillento y opaco de su piel (casi incoloro como el de la masilla) y siguiendo su propia argumentación debió haber tomado una botella de ginebra pero en los tres turnos: mañana, tarde y noche... Mc Connan, al llegar a la Argentina fue trasladado en un avión más veloz a Buenos Aires. Lo atendieron en el hospital Rivadavia. Al principio tuvo un asombroso mejoramiento pero luego se agravó y falleció a los pocos días. Se lo enterró en nuestro país creo que en Llavallol” (Bellando, 16/07/1996).

El contacto con los isleños

El mayor Quaglini dio su impresión sobre el recibimiento y acompañamiento de los malvinenses, al cabo de aquella inolvidable experiencia.

“Me resultó Puerto Stanley un lugar sumamente simpático, sorprendido por la cordialidad malvinense. La edificación es típicamente inglesa, mientras que la topografía de la zona se asemeja sobremanera con los cerros más bajos de Tandil. Es indudable –remarcó Quaglini- que los argentinos atesoran un equivocado concepto de las población de las Malvinas. No son ingleses que nos apuntan con sus cañones, son hijos de generaciones malvinenses que desean comunicarse con nosotros. La corona inglesa prácticamente ya no cuida sus predicamentos sobre los habitantes de las islas”.

“El entusiasmo de nuestra llegada fue tal, que se dispuso un cese de actividades para que la población acuda a recibirnos. Los argentinos debemos tratar de efectuar un enlace permanente con ellas. A mi regreso traje correspondencia de pobladores a Buenos Aires. Un hecho simpático se tradujo cuando un agente de

policía regaló a uno de mis compañeros de misión, su chapa identificatoria. En suma, existe un auténtica necesidad de conocernos” (Nueva Era, 18/02/1971).

Segundo vuelo en el mes de julio

A raíz de las tratativas que la Argentina había realizado con representantes del gobierno británico, la Fuerza Aérea Argentina, asumió la responsabilidad de efectuar el primer vuelo a llevado a cabo como resultado de los acuerdos firmados (Nueva Era, 02/07/1971:5).

A las 8.30 del 2 de julio decoló del aeropuerto de Tandil hacia Río Gallegos, distante a 1850 km, el avión Albatros matrícula BS-02 de la Fuerza Aérea Argentina que condujo de regreso a Puerto Stanley, a tres habitantes insulares que participaron en Buenos Aires de las, conversaciones para establecer comunicación entre las islas y el continente (Nueva Era, 03/07/1971:8).

Ya en Río Gallegos, los viajeros procedieron a las tareas de equipamiento y análisis de la etapa siguiente. El sábado 3 a las 8.07 horas partió rumbo a las Malvinas el segundo contingente de argentinos que tocaron las islas en ese año (Nueva Era, 06/07/1971:1).

El Albatros llevó una tripulación compuesta por el siguiente personal militar: mayor Carlos Alberto Quaglino (piloto); primer teniente Antonio Alberto Bruno (copiloto); teniente Raúl Antonio Damagnone (navegador); suboficial mayor Julio Jorge Martín (radio operador); suboficial mayor Abel Jesús Poletto (mecánico) (Nueva Era, 02/07/1971:5).

Completaron el vuelo el secretario de embajada Carlos Louge, de la Dirección de Antártida e Islas Malvinas de la Cancillería argentina, el comodoro Ernesto Arillo del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea y los tres malvinenses John Ashley Jones, Richard V. Goss y Richard Hills (Nueva Era, 03/07/1971:8).

El 3 de julio antes del mediodía el Albatros se aproximó a las islas con buen tiempo. Sin mayores dificultades, y con viento de popa la misión visualizó los islotes y el estrecho San Carlos, que separa la isla occidental con la oriental. El comodoro Bruno recuerda que *"Fue un día maravilloso. Había una hermosa simbiosis entre los retazos blancos de*

los cirrus (nubes altas) y el celeste del mar y del cielo que nos hicieron recordar a la Bandera Argentina" (Bellando, 16/07/1996)

Acotó el mayor Quaglini, que el vuelo de ida y vuelta a las islas se hizo atendiendo a cartas de vuelo proporcionadas en Río Gallegos, que poseían un detallado estudio de los vientos preponderantes en la zona así como detalles de nubosidades obtenidas por intermedio de datos analizados en Argentina (Nueva Era, 06/07/1971:1).

La zona de acuatizaje comprendía unos mil metros de ancho por cinco kilómetros de largo, arribando el avión ante una pequeña rampa que se utilizaba para el descenso. Allí mismo en la bahía, fueron observados dos aviones con flotadores, que los malvinenses empleaban como modo de enlace entre las islas (Nueva Era, 06/07/1971:1).

El recibimiento

El recibimiento hacia los argentinos fue bueno. El mayor Quaglini recuerda que *"Todo el muelle estaba lleno de autos y chicos con sus bicicletas que se habían reunido allí para vernos llegar. Parecía que todo el pueblo se había volcado al muelle"* (Bellando, 16/07/1996)

Bruno por su parte señala que

"'Welcome' fue la primera palabra de cortesía que escuchamos en el muelle. Nos recibieron gente del gobierno de las islas y muchos pobladores (patagónicos austeros serviciales con el tiempo) bien arropados (el día era muy frío) y cargados quizá con los mismos interrogantes que teníamos nosotros" " (Bellando, La Nación, 16/07/1996)

Tres horas permanecieron los argentinos en Puerto Stanley donde fueron invitados a tomar café con salchichas por la señora de Ashley Jones una de los negociadores malvinenses que habían llevado con ellos" (Bellando, 16/07/1996)

Los tripulantes repartieron entre las personas que les atendieron tarjetas postales de nuestra ciudad, repitiendo así lo efectuado en oportunidad del primer viaje el 15 de febrero. Manifestó el mayor Quaglini que los habitantes de las islas, merced a esta serie

de contactos, tenían una cabal impresión de la ciudad de Tandil, casi similar al que conocían de Buenos Aires (Nueva Era, 06/07/1971:1).

El viaje de regreso

El avión levantó vuelo en Puerto Stanley a las 14.40, dirigiéndose a Comodoro Rivadavia, aeropuerto alternativo a Río Gallegos. El aterrizaje se produjo a las 19.25. Luego de abastecerse de combustible, el Albatros, prosiguió viaje hacia su base en Tandil, donde arribó a última hora de la noche (Nueva Era, 03/07/1971:7).

Los malvinenses entregaron al piloto numerosos sobres conteniendo elementos filatélicos dirigidos a coleccionistas de la Capital Federal (Nueva Era, 06/07/1971:1).

Por una comunicación radial del avión en vuelo se supo que cinco personas viajaban como pasajeros en el vuelo de retorno. Tres de ellos eran malvinenses y tenían el propósito de realizar diversos trámites en Comodoro Rivadavia. Ellos eran Chris Milner y Reinaldo Reid, que cubrieron las plazas de los habitantes que bajaron de ida (Nueva Era, 06/07/1971:1). Los dos pasajeros restantes fueron el miembro y el representante de la Fuerza Aérea que viajaron por la mañana a las islas (Nueva Era, 04/07/1971:1).

La ruta seguida por el Albatros en su regreso al continente, sobrevoló el Atlántico en todo su recorrido de 972 km, que es la distancia entre Malvinas y Comodoro. La de Río Gallegos-Malvinas es de 790 km y la de Comodoro a Tandil, base de los Albatros, es de 1180 km. (Nueva Era, 04/07/1971:1).

Interés de los isleños

Desde el primer momento de las negociaciones, los funcionarios británicos y los residentes en las islas Malvinas demostraron especial interés por Comodoro Rivadavia por tres aspectos fundamentales: servicio hospitalario, comunicación telefónica automática a larga distancia y conexión rápida y variada con medios de transporte (Nueva Era, 04/07/1971:1).

En lo que se refiere al servicio hospitalario, la ciudad contaba con un moderno centro asistencial y único en su tipo al sur de Bahía Blanca (Nueva Era, 04/07/1971:1).

El segundo motivo de indudable interés radicaba en que Comodoro Rivadavia era por entonces el extremo de las comunicaciones telefónicas enlazadas al sistema de microondas, lo que permitía el telediscado con la Capital Federal, las principales ciudades argentinas y el servicio internacional de telecomunicaciones vía satélite (Nueva Era, 04/07/1971:1).

El tercer motivo de atracción estaba dado por la conexión aérea y terrestre que ofrecía Comodoro Rivadavia todos los días con los grandes centros urbanos del norte y del extranjero (Nueva Era, 04/07/1971:1).

Compromisos de Londres

El gobierno británico se comprometió a construir una pista de aviación en Puerto Stanley como parte del acuerdo rubricado en Buenos Aires (Nueva Era, 02/07/1971:1).

Otro de los compromisos asumidos por Gran Bretaña, acerca de las islas Malvinas fue la creación de un servicio regular de transporte marítimo de pasajeros, de mercaderías y postal entre las islas y el continente (Nueva Era, 02/07/1971:1).

Por su parte la embajada británica en Buenos Aires dio a conocer una declaración donde manifestaba que

“... los recientes acuerdos ad referendum significan, ni mas ni menos, que lo que dicen. Con respecto a la soberanía, el proyecto de cambio de notas asegura que todo acto o actividad que se contempla ahora en el campo de las comunicaciones será sin perjuicio de los derechos de soberanía o reclamaciones de ambas partes”
(Nueva Era, 04/07/1971:1).

La experiencia del piloto

En dependencias del Escuadrón de Búsqueda y Salvamento de la Base Aérea Militar Tandil, el mayor Carlos Alberto Quaglini, en compañía del resto de la tripulación, relató en conferencia de prensa, la serie de detalles relacionados con la misión oficial que efectuando el enlace físico con las islas Malvinas (Nueva Era, 06/07/1971:1).

A modo de introducción en el tema, el mayor Quaglini hizo escuchar a los presentes la grabación del primer contacto radial de la misión con la señorita Myrian Bouth, a cargo

de los equipos radiales de comunicación, quien se convirtió en la cordial anfitriona de los vuelos argentinos en las islas Malvinas (Nueva Era, 06/07/1971:1).

El piloto expresó su agradecimiento a todo el personal y organismos intervinientes para que la misión fuera exitosa, dado que

“... la misión que responde al acuerdo argentino-británico por el fomento de las comunicaciones con las islas, movilizó a un verdadero equipo organizativo en el que intervinieron además del Ministerio de Relaciones Exteriores, la embajada Británica en Buenos Aires, el Ministerio de Marina, el Servicio de Meteorología Nacional y el Taller Regional Quilmes, lugar donde se efectuó el acondicionamiento del Albatros HU-16B, matrícula BS-02, que trasladó la misión”
(Nueva Era, 06/07/1971:1).

Consideraciones finales

Los viajes de los aviones Albatros tuvieron la trascendencia de romper la incomunicación en que se hallaban los habitantes de las islas Malvinas. Casi olvidados por Gran Bretaña, fue nuestro país, quien logró terminar con ese aislamiento, estableciendo un puente aéreo que los conectaba con el mundo.

Ante la situación declarada, la clave estuvo en conseguir una actuación rápida y eficiente por parte de nuestro país. Argentina tuvo una capacidad de respuesta ante una emergencia que el Reino Unido no tenía y priorizó la ayuda humanitaria y el bienestar y la salud de un isleño por encima de las tensiones geopolíticas existentes entre ambos países.

De esa forma la Fuerza Aérea Argentina tomó bajo su responsabilidad la iniciación de los vuelos regulares con pasajeros y, tiempo después, la construcción de una pista provisoria apta para operar aviones de transporte con ruedas. Como consecuencia de ello, LADE comenzó sus vuelos a Malvinas el 12 de enero de 1972, entre Comodoro Rivadavia y Puerto Stanley con los anfibios Albatros, habilitados para 6/8 pasajeros. Ese vuelo inaugural estuvo a cargo de los entonces capitanes José A. Demarco y Ángel Toribio (Aero Latin News, 05/01/2011).

Desde el 15 de febrero de 1971 al 31 de marzo de 1982, se hicieron 1.515 vuelos de Líneas Aéreas del Estado (LADE), que transportaron 21.597 pasajeros y 465.763

kilogramos de carga; esa cantidad de servicios insumió 3.553 horas de vuelo (Universo Armas, 04/09/2010).

Es importante destacar que los primeros vuelos realizados a Malvinas partieron de la ciudad de Tandil. Allí es donde se inició la comunicación continental con las islas. La ciudad de Comodoro Rivadavia o Río Gallegos eran escalas intermedias dado que, por razones de distancia y de tiempo, se debía hacer una parada en el trayecto. Inclusive, una vez firmados los Acuerdos de Comunicaciones de julio de 1971, los isleños que asistieron a su firma, pasaron la noche previa a regresar a las Islas, en esa ciudad de la Provincia de Buenos Aires para iniciar, al día siguiente, el regreso a Malvinas.

Los vuelos, junto con la Declaración Conjunta de Buenos Aires, formaban parte de un proyecto nacional que establecía un proceso de acercamiento e integración de forma pacífica y progresiva de los habitantes de las islas con nuestro país.

La llegada de LADE con sus oficinas a las islas Malvinas, no solo representó la inauguración de la escala regular, sino que fue la primera vez que la bandera argentina flameó oficialmente en aquel lugar

Carlos Ortiz de Rozas, representante diplomático de la Argentina ante Naciones Unidas y Londres, consideró que

“Hubo, ... hitos extraordinarios, como... la llamada política de comunicaciones, muy criticada por los ultras. Gente que siempre boicoteaba todo porque quería soluciones absolutas, pero que lo único que conseguía era hacer fracasar todo intento de una solución pacífica. Eran militares, pero también había muchos civiles. Siempre dificultaron la tarea de la Cancillería (La Nación, 01/04/2006).

El diplomático argentino sostuvo que

“... estoy seguro de que habría un acuerdo en virtud del cual, pasados unos años, se reconocería la soberanía plena argentina, como fue con Hong Kong. La última ronda negociadora con los ingleses fue el 27 y 28 de febrero y el 1º de marzo de 1982. Fíjese de qué año estamos hablando. Estábamos negociando un retroarriendo, consistente en un período de administración inglesa antes de ceder la soberanía total. Estábamos hablando en término de una o dos generaciones, 40 o 50 años a lo sumo. Ya ha pasado la mitad de ese tiempo. Quiere decir que como

máximo para 2030 las Malvinas hubieran sido argentinas sin necesidad de disparar un tiro y sin necesidad de que hubieran muerto más de 600 buenos argentinos, más todo lo que vino después, incluida la tristísima historia de los ex combatientes que se suicidaron (La Nación, 01/04/2006).

El paso adelante logrado fue altamente significativo porque rompió con el aislamiento geográfico del archipiélago. La Argentina se esforzó todo lo posible para ganarse la buena voluntad de los isleños. El acuerdo y los vuelos iniciados en 1971 desde Tandil eran considerados por los países involucrados como muy satisfactorios, pero de ninguna manera constituía una solución definitiva en la disputa de soberanía de las Malvinas.

Bibliografía consultada

ABRISKETA Joana (2000): “Acción humanitaria: principios”. En PEREZ DE ARMIÑO Karlos: **Diccionario de Acción Humanitaria y Cooperación al Desarrollo**. Icaria y Hegoa. Universidad del País Vasco. <https://www.dicc.hegoa.ehu.es/listar/mostrar/4.html>. Fecha de consulta: 09/09/2024.

AERO LATIN NEWS: “LADE y Malvinas, un capítulo especial entre 1971 y 1982”. 05/01/2011. http://www.aerolatinnews.com/index.php?sector=noticias_sec¬icia=20497. Consultado el 20/04/2011

BAZZANI Oscar Clemente: “Los Grumman Albatros en Malvinas”. En **Línea Ala**. 11 de octubre de 2008. <http://linea-ala.blogspot.com/2008/10/los-grumman-albatros-en-malvinas.html>. Consultado el 21/04/2011

BELLANDO Ovidio: “La llegada del Albatros a las islas”. En **La Nación**. 16/07/1996. Buenos Aires. Argentina. <http://www.lanacion.com.ar/172627-la-llegada-del-albatros-a-las-islas>. Consultado el 01/04/2011

BOROTTI José Alfredo: “LADE en Malvinas: una década de memoria imborrable”. En **Periódico del Sur**. Julio 2007. p 21. http://consultoramundus.com.ar/borotti/11_LADEenMalvinas1.pdf. Consultado el 20/04/2011.

EL ECO DE TANDIL. 23/02/1971. “Murió el guardafaros malvinero”. Tandil. p 4.

----- 02/07/1971. “Hoy partirá un avión ‘Albatros’ de la base de Tandil con destino a las Islas Malvinas”. Tandil. p 20.

----- 03/07/1971. “Argentina acordó archivar indefinidamente su reclamación de soberanía sobre las Malvinas, anunciaron en Londres”. Tandil. p 5.

----- 07/07/1971. “Puente aéreo (y humano) con Malvinas”. Tandil. p. 19.

LA NACIÓN. 02/07/1971. “Establécense vínculos con las Malvinas”. Bs. As. p 1.

----- 03/07/1971. “Desmienten noticias de Gran Bretaña sobre las islas Malvinas”. Buenos Aires. p. 7

----- 04/07/1971. “Comenzaron los viajes aéreos a las Malvinas”. Buenos Aires. p 1.

----- 05/07/1971. “Las `conversaciones especiales’”. Buenos Aires. p. 8.

----- 25/08/1971. “El acuerdo sobre las Malvinas”. Buenos Aires.

----- 16/07/1996. “La llegada del Albatros a las islas”. Buenos Aires.
<http://www.lanacion.com.ar/172627-la-llegada-del-albatros-a-las-islas>. Consultado el 01/04/2011

NUEVA ERA. 18/02/1971. “Impresiones del mayor Quaglini tras su primer contacto con las Malvinas”. Tandil. p 4.

----- 02/07/1971. “Un avión de la base aérea militar Tandil en vuelo hacia las Malvinas”. Tandil. p 5

----- 03/07/1971. “Rumbo a las Malvinas”. Tandil. p 8.

----- 06/07/1971. “Detalló experiencias del vuelo a las Malvinas la tripulación del Albatros”. Tandil. p 1 y 5.

PALAZZI Rubén: “Las operaciones de transporte aéreo de LADE en las Islas Malvinas”. Asociación Tripulantes de Transporte Aéreo.
<http://www.asociacionatta.com.ar/inicio2.htm>. Consultado el 21/04/2011.

RAMOS Carmen María: "Sin guerra, ya serían nuestras las Malvinas". Opina el embajador Carlos Ortiz de Rozas. En **La Nación**. Buenos Aires. 01/04/2006.
http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=793783. Consultado el 12/04/2011

RED INTERAGENCIAL PARA LA EDUCACION EN SITUACIONES DE EMERGENCIA (INNE) (2024): inee.org/es/eie-glossary/ayuda-humanitaria. Consultado el 09/09/2024.

ROJAS Indira (2017): “¿Cuáles son los conceptos básicos sobre ayuda humanitaria?”. **Prodavinci**. prodavinci.com/cuales-son-los-conceptos-basicos-sobre-ayuda-humanitaria/
Consultado el 09/09/2024.

UNIVERSO ARMAS: “70 aniversario de LADE”. 04/09/2010.
<http://blogs.perfil.com/armas/2010/09/04/70-aniversario-de-lade/>. Consultado el 20/04/2011