

## **La Marina y la planificación del conflicto del Atlántico Sur: el accionar del “Representante de la Armada ante el gobierno de ocupación en las islas Malvinas” en los prolegómenos de la guerra.**

Rodríguez y Andrea Belén.

Cita:

Rodríguez y Andrea Belén (2014). *La Marina y la planificación del conflicto del Atlántico Sur: el accionar del “Representante de la Armada ante el gobierno de ocupación en las islas Malvinas” en los prolegómenos de la guerra. VIII Jornadas de Sociología de la UNLP. Departamento de Sociología de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, La Plata.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-099/260>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/eCvm/ufh>

### **La Marina y la planificación del conflicto del Atlántico Sur: el accionar del “Representante de la Armada ante el gobierno de ocupación en las islas Malvinas” en los prolegómenos de la guerra**

Andrea Belén Rodríguez  
CEHEPyC-UNCOma/UNS/CONICET  
[andrea\\_belen\\_rodriguez@yahoo.com](mailto:andrea_belen_rodriguez@yahoo.com)

Durante los siglos XIX y XX la Armada Argentina conservó como un anhelo constante y sincero la recuperación de las islas del Atlántico Sur. En parte por su misma función, la defensa de los intereses marítimos y fluviales, la historia de la fuerza naval estuvo estrechamente vinculada al símbolo Malvinas, tanto al territorio geográfico como a la causa de reivindicación soberana y en última instancia a la guerra (Guber, 2001).

Por años, los marinos fueron los nexos entre la Patagonia, las islas del Atlántico Sur y el resto de país, mediante los viajes de exploración, descubrimiento y comercialización. Esas acciones que fueron realizadas en ocasiones por impulsos personales o iniciativas empresariales aisladas e irregulares (por lo menos luego de la toma de las islas por fuerzas británicas en 1833), a partir de los '70 estuvieron reguladas por los Acuerdos de Comunicaciones que promovían el intercambio entre el archipiélago y el continente. De allí en más, los isleños recibieron asiduamente buques de Transportes Navales con provisiones acompañados por un marino de inteligencia que oficiaba de “Representante de la Armada ante el gobierno de ocupación en las islas Malvinas”, que si bien realizaba actividades de espionaje, su principal función era más bien administrativa. Sin embargo, a principios de 1982, con los planes de toma de las islas en marcha, sus actividades de inteligencia cobraron relevancia al punto de convertirse en un factor vital para que el desembarco en el archipiélago el 2 de abril fuera exitoso.

La ponencia pretende echar luz sobre la función que cumplió el Representante de Transportes Navales en las islas Malvinas (cargo ocupado por el capitán de fragata Adolfo Gaffoglio desde 1980) en los prolegómenos del conflicto; rol que no ha sido investigado ni por la historiografía militar ni por la diplomática tradicional, pero que fue fundamental para la planificación del desembarco en el archipiélago. ¿En qué consistía ese cargo y qué actividad debía realizar? ¿Cómo se modificó su función en los meses previos a la toma de las islas? ¿Qué acciones llevó a cabo y cómo contribuyeron en el operativo de desembarco el 2 de abril de 1982?

Este trabajo parte de una preocupación que lo excede sobre los vínculos que la Marina ha construido con las islas del Atlántico Sur a lo largo de la historia, lo que ayudaría a

comprender la insistencia de esta fuerza en la recuperación del archipiélago (al punto tal que el almirante Anaya, su comandante en jefe en 1982, fue el principal instigador del conflicto). Con lo cual, en un primer apartado abordaremos de forma sucinta la relación entre la Armada y Malvinas a lo largo del siglo XIX y XX, para luego sí centrarnos en la función que el “Representante de la Armada ante el gobierno de ocupación en las islas Malvinas” desempeñó en los meses previos al conflicto. Para ello, utilizaremos los informes oficiales presentados por el capitán Gaffoglio a la fuerza en los meses de febrero, marzo y agosto de 1982, su testimonio publicado en una compilación (Büsser, 1984) y otro recopilado por la autora mediante una entrevista oral, y por último los relatos de otros altos mandos que participaron en la planificación del desembarco.

### **“El sentimiento dentro de la Armada”**

Desde fines del siglo XIX, pero principalmente a partir de 1930, el reclamo diplomático por la recuperación de las islas ocupadas ilegalmente por Gran Bretaña en 1833 alcanzó la condición de causa nacional y popular de fuerte arraigo en el imaginario nacionalista territorial. En una “Argentina postaluvial” (Romero, 1965), la propagación de un nacionalismo encarnado en el territorio – uno de los pocos elementos comunes a la variopinta población de reciente inmigración que residía en el país – fue una política fundamental desplegada por el Estado con el objeto de construir una identidad nacional homogénea, y evitar así los conflictos internos y las posibles – o imaginadas – incursiones extranjeras (Bertoni, 2001). Así, las distintas instituciones estatales – principalmente la escuela y las FF.AA. – promovieron todo tipo de acciones con el objeto de incentivar, difundir y/o profundizar el “amor a la Patria” encarnada en el territorio: la enseñanza de la lengua, de la geografía y de una historia común basada en “gestas” y “héroes” – en su mayoría militares –, la realización de rituales y la difusión de símbolos nacionales – la bandera, la escarapela, el himno – fueron sólo algunos de ellos.

Viendo la relevancia que cobró el repertorio nacionalista territorial a comienzos del siglo XX, resulta lógico que la recuperación de las islas Malvinas – el territorio “irredento” por excelencia – se convirtiera rápidamente en un símbolo nacional de especial magnitud, en una causa nacional de primer orden apreciada y apropiada por amplios sectores sociales, quienes le atribuyeron sentidos diversos y hasta opuestos (Guber, 2001). Desde esa lógica, la República no lograría cumplir con su destino de grandeza, hasta tanto no lograra su integridad territorial, hasta tanto las islas no retornaran a manos argentinas. Como indica Lorenz: “Como resultado de este proceso, para miles de argentinos la divisa de que *Las Malvinas fueron son y*

*serán argentinas* era una marca identitaria, tanto como la silueta inconfundible de las dos islas mayores del archipiélago. (...) en líneas generales la reivindicación de la soberanía en las Malvinas era un tópico fuertemente arraigado en la cultura y la política argentinas” (2009: 22. Cursiva en el original).

Además, desde mediados del siglo XIX, las FF.AA. se habían empeñado en alimentar este nacionalismo territorial en el que la recuperación de las islas “irredentas” ocupaba un lugar prioritario, y de hecho se involucraron en la configuración del Estado-Nación tanto en forma práctica, en el proceso de afirmación soberana del mismo, como en forma simbólica, en los intentos de homogeneización cultural de la población, principalmente a través del servicio militar obligatorio (Rodríguez Molas, 1983).

De las tres fuerzas, sin dudas fue la Armada la que más estudió, difundió y conservó como aspiración constante la recuperación de las islas. Quizás por el “mismo teatro donde cumple su actividad”, la fuerza encargada de la “defensa de los intereses nacionales en el mar” (Mayorga y Errecaborde, 1998: 32) fue la que mantuvo el reclamo por las tierras en pie y la que más promovió la comunicación y el contacto con las islas. De hecho, antes de la ocupación inglesa de la primera mitad del siglo XIX, algunos gobernadores políticos y militares del pequeño asentamiento en las islas enviados por el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata eran miembros de la incipiente Marina de guerra. Y luego, desde 1833 y durante gran parte del siglo XIX y XX, los marinos fueron el “cordón umbilical” (Destéfani, 1975: 34) que unió la Patagonia y las islas del Atlántico Sur al resto del país. Las legendarias expediciones navales al desconocido sur del río Colorado eran las pocas expresiones de soberanía que existían en la región. No hay que olvidar que los marinos (ya fuera representando a la Armada o como civiles) fueron los exploradores pioneros del territorio y los fundadores y administradores de diversos asentamientos portuarios en Santa Cruz y Tierra del Fuego (algunos de ellos con habitantes de las Malvinas) (Destéfani, 1982, 1993).

A lo largo del siglo XIX, las navegaciones al archipiélago malvinense eran frecuentes. De hecho, los intercambios entre los isleños y los habitantes de la Patagonia fueron moneda corriente hasta bien avanzado el siglo XX (Pierini y Beecher, 2012; Lorenz, 2014). En 1869, el periódico *El Río de la Plata* dirigido por José Hernández – el escritor de la mítica obra *Martín Fierro* – publicó una carta del capitán Lasserre – un marino que luego tuvo una destacada trayectoria en el sur al fundar Ushuaia –, en la que contaba su viaje a las islas como parte de una expedición de una empresa italiana de seguros. En ella, Lasserre antes de

describir la vida cotidiana de los isleños, sus costumbres y tradiciones, reclamaba por la “integridad de la República Argentina”:

“Mi querido Hernández: Cumpliendo con la promesa que usted me exigió en julio próximo pasado de hacerle la relación de mi viaje a las Islas Malvinas, le envío las siguientes líneas, que quizás le ofrecerán algún interés, por la doble razón de ser ellas propiedad de los argentinos y de permanecer, sin embargo, poco o nada conocidas por la mayoría de sus legítimos dueños.  
(...) no quiero dejar pasar esta oportunidad sin deplorar la negligencia de nuestros gobiernos que han ido dejando pasar el tiempo sin acordarse de tal reclamación pendiente, y haciendo con imperdonable indiferencia más imposible cada día la integridad de la República Argentina” (Hernández, 2006: 35).

Fue principalmente a partir de fines del siglo XIX y comienzos del XX, momento en que la Armada dejó de centrar sus intereses en la cuenca fluvial del Río de la Plata para concentrarse en la defensa del mar – siguiendo un cambio de paradigma mundial – (Oyarzábal, 2009: 319–326), cuando el Océano Atlántico pasó a ser su prioridad y por ende la inquietud por afirmar la soberanía nacional en la Patagonia y las islas adyacentes – y luego la Antártida – se hizo carne en las entrañas de la institución naval. De hecho, a partir de mediados del siglo XX los estudios de la Armada sobre la geografía y geología de las islas del Atlántico Sur en base a campañas científicas comenzaron a ser más habituales y también se multiplicaron los estudios de historiografía naval sobre las islas (Destéfani, 1993: 119). Incluso, siguiendo las hipótesis de conflicto prioritarias, los marinos realizaban prácticas y ejercicios frecuentes en las que simulaban el desembarco en las islas (Büsser, 1984: 15; Testimonio de Büsser en la CAERCAS, Declaraciones, Tomo V, 1983: 963). Asimismo, desde comienzos de los ‘60 existen evidencias de planes de recuperación del archipiélago (Anaya, 1988) y de proyectos para instalar establecimientos científicos en las islas como afirmaciones de soberanía. En algunos casos, esos planes se materializaron en acciones concretas, como el establecimiento de un refugio en las islas Sandwich del Sur en 1955, destruido luego de un temporal y vuelto a levantar como base científica en 1976, ante la tolerancia inglesa. Asimismo, siguiendo ese ejemplo, en 1981 los marinos pretendían construir una base científica en las islas Georgias mediante el Operativo Alfa, esperando que Gran Bretaña reaccionara de la misma forma (CAERCAS, 1983); sin embargo, como veremos, los planes de toma de las islas desbarataron ese intento.

Todas estas acciones revelan que recuperar las islas fue un anhelo sincero mantenido por décadas por la Armada, que estaba dispuesta a buscar – o forzar – los momentos oportunos para lograr su objetivo. Tal vez, su misión de defender los intereses marítimos sumada a su estrecha vinculación y presencia en la Patagonia, explican este reclamo constante

y de mayor intensidad que en las otras fuerzas armadas.<sup>1</sup> Al respecto, el comandante en jefe de la Armada durante la guerra y el principal impulsor de la misma, el almirante Jorge Anaya, explica el origen de la idea de recuperar las islas:

“En la Armada yo siempre escuché que si no se hacía una operación con fuerza, para obligar a los ingleses a que tengan un susto tremendo sobre Malvinas, las Malvinas jamás iban a ser entregadas por los ingleses. Es algo, me permito decir, que es la impresión sentida dentro de la Armada (...) era el sentimiento dentro de la Armada” (CAERCAS, Declaraciones, Tomo IV, 1983: 736).

La firma de los Acuerdos de Comunicaciones en 1971 le dio la oportunidad a la Marina para recabar información sobre las islas y así poder honrar ese sentimiento hecho carne en las entrañas de la fuerza. Los acuerdos promovían el intercambio entre las islas y el continente y fueron parte de una estrategia del gobierno argentino para “influir en la opinión pública de los isleños – anímicamente aislados de la Argentina – y ahondar su interés por la cultura, política y economía de nuestro país. Estos acuerdos de comunicaciones, permitirían vincular a los isleños con la Argentina, generando una corriente de confianza y contactos imprescindibles para consolidar cualquier negociación política” (Lanús, en: Cisneros y Escudé, 1999: 61).

Sin poner en el tablero de discusión la cuestión de la soberanía (que había empantanado las anteriores negociaciones), en los acuerdos los gobiernos argentino y británico se comprometieron a facilitar el movimiento de personas y bienes entre el territorio continental y las islas. Mediante el establecimiento de la *white card* (la tarjeta blanca que venía a reemplazar al pasaporte), se logró un importante incremento de las comunicaciones – ya que mediante el establecimiento de un servicio aéreo y marítimo regular, los isleños comenzaron a viajar frecuentemente al continente por cuestiones de salud, educación y turismo, varias maestras se instalaron en las islas para dar clases de castellano y argentinos viajaron por placer al archipiélago – y una mejoría en la calidad de vida de los isleños, al

---

<sup>1</sup> Ello es evidente incluso en los textos destinados a las instituciones educativas que publicaron Ejército y Armada en los años previos a la guerra. Mientras en el texto *Semblanza Histórica del Ejército Argentino* publicado por la Secretaría General del Ejército en 1981, no aparece la toma inglesa de las islas cuando se enumeran los “conflictos de orden externo de defensa de soberanía” del período 1830-1853 (1981: 54), en el *Manual de Historia Marítima Argentina* publicado por la Secretaría General Naval en 1975, se incluye un extenso apartado sobre la historia de las islas Malvinas desde su descubrimiento hasta la ocupación inglesa. De hecho, en la introducción de la obra, Laurio Destéfani – su autor – aclara que los estudios sobre las islas Malvinas y la Antártida que incluye el manual, si bien no tienen estricta vinculación con el tema del mismo, fueron agregados “por la escasez de publicaciones disponibles para profesores y maestros” (1975: 7). Asimismo, mientras los altos mandos navales que participaron en el conflicto recuerdan que ellos realizaron entrenamientos de toma de las islas a lo largo de su carrera, el general García (que fue la máxima autoridad de las fuerzas terrestres durante el desembarco) evoca que la primera vez que recibió información militar sobre Malvinas en su carrera fue en la planificación del desembarco a fines de 1981 (CAERCAS, 1983, Declaraciones, Tomo I, p. 2) y el general Menéndez (gobernador militar de las islas) afirma que “para el Ejército esa guerra nunca había sido tema de estudio” (*Río Negro*, 02/04/2002).

establecerse el servicio de gas natural y una planta de combustible de YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) a instancias del gobierno argentino (CAERCAS, 1983).

Desde la firma de los acuerdos, el accionar más fructífero fue el de Fuerza Aérea en tanto los vuelos a las islas eran los principales contactos con los isleños. Por ello, la Aeronáutica construyó una pista aérea en la capital de las islas, instaló una oficina de LADE (Líneas Aéreas del Estado) allí, e incluso envió un representante que residía por dos años en las islas para encargarse de los vuelos, y de otras situaciones que surgieran a raíz de las nuevas y más frecuentes comunicaciones (Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea, 1998: 17-65).

Sin embargo, la Armada no se quedó atrás. Producto de los acuerdos, comenzó a enviar buques de Transportes Navales con provisiones cada 4 meses acompañados por un marino que oficiaba de “Representante de la Armada ante el gobierno de ocupación en las islas Malvinas”. Sin perder el tiempo y con el objeto de hacer realidad ese anhelo de larga data, la fuerza le encargó al representante de Transportes Navales tareas administrativas y de inteligencia a la par, como veremos a continuación.

### **Un espía en Malvinas**

El representante de la Armada que acompañaba a los buques de Transportes Navales cada vez que navegaban a las islas Malvinas era un oficial que dependía de la Jefatura de Inteligencia del Estado Mayor General Naval. Como indicamos, su cargo tenía una faz visible y otra encubierta: él debía encargarse de tareas administrativas vinculadas al alije de los abastecimientos, el recalado en los muelles y las negociaciones con la empresa *Falklands Islands Company* – en cuanto a la provisión de remolcadores, estibadores, pago de gastos de estadía y cobro de flete –, al tiempo que debía realizar acciones de espionaje en las islas, recabando todo tipo de información. Veamos el testimonio del capitán de fragata Adolfo Gaffoglio<sup>2</sup>, el último que ocupó ese cargo antes de la guerra, sobre su función:

Los ingleses aceptaban que el Representante naval de... porque nosotros le mandábamos los buques con madera, vinos y pasajeros, salían de Buenos Aires, tocaban Puerto Stanley, iban a Ushuaia y volvían, y llevaban pasajeros argentinos, ingleses, etc. Entonces yo viajaba en avión, llegaba a Puerto Stanley, y tenía una cuenta en el banco de Puerto Stanley. Entonces el principal cliente, el único supermercado que había ahí que era la *Falklands Islands Company*, entonces yo le decía “¿usted ha recibido todo este material de los demás negocios?” “sí” y él me firmaba los remitos, “yo recibí tantos metros cúbicos de madera, recibí...”. El dinero que me pagaba lo depositaba en el banco a nombre del servicio de

---

<sup>2</sup> Gaffoglio tenía 48 años y una larga trayectoria en la Armada para 1982. El capitán ingresó a la escuela naval en 1952, tal vez siguiendo designios familiares (ya que su padre y padrastro eran marinos), y se graduó como Especialista en armas submarinas y orientador de submarinos. Durante su carrera, estuvo destinado a diversos buques y submarinos, se desempeñó como profesor en distintas escuelas militares y fue jefe del Estado Mayor del Área Naval en Corrientes.

Transportes Navales, ¿no? [...] Y yo en forma simultánea observaba, me hice muy amigo... iba con mi señora y con mi hijo Adolfo que tenía tres años en ese momento [...]. Yo participaba y todo, y al final cuando volvía después de los 15, 20 días de Malvinas, hacía un informe para inteligencia, entonces yo recolectaba todo lo que era de interés político y estratégico para la Armada (Gaffoglio, Ciudad Autónoma de Buenos Aires [CABA], 30/11/2007).

Gaffoglio fue el representante de Transportes Navales desde 1980, y según pudimos reconstruir, da la impresión que en un comienzo las tareas administrativas eran las que ocupaban el primer lugar. Es decir, si bien el capitán realizaba informes que enviaba a la Jefatura de Inteligencia Naval cada vez que regresaba de un viaje<sup>3</sup>, la urgencia producto de los inicios de los planes de recuperación del archipiélago en diciembre de 1981 parece haber profundizado esa faz, en tanto en los viajes que realizó en febrero y marzo de 1982 debió seguir un “Plan de búsqueda” bien detallado para realizar sus acciones de inteligencia. Cumplir la totalidad de los lineamientos indicados era fundamental para lograr una eficaz planificación del operativo de desembarco.

Recordemos que los planes del desembarco del 2 de abril que culminó en una inesperada guerra – desde la perspectiva de la Junta Militar – se remontan a diciembre del año 1981, y una vez más fueron propulsados por la Armada. En un contexto de grave crisis económica, social y política de la última dictadura militar (1976-1983), el almirante Anaya, comandante en jefe de la Armada, propuso cumplir con el viejo anhelo de la Marina, recuperar las islas, al tiempo que recuperaba la legitimidad de un régimen cada vez más cuestionado, dando por descontado el respaldo popular a una causa soberana profundamente arraigada en la cultura argentina (Lorenz, 2009; CAERCAS, 1983).

En concreto, la oportunidad se presentó entre los meses de noviembre y diciembre cuando el general Galtieri – comandante en jefe del Ejército y además amigo de Anaya desde la época del liceo – estaba buscando apoyos para cumplir con su ambición de alzarse como presidente de la nación. Lo cierto es que para asumir el poder, promoviendo un verdadero *putch* al entonces presidente Viola, Galtieri necesitaba el compromiso de Anaya de que la Armada lo respaldaría. Anaya prometió cubrirle las espaldas a Galtieri, pero a cambio le solicitó que las FF.AA. llevaran a cabo acciones concretas en el terreno diplomático y/o militar para recuperar las islas antes de que se cumplieran los 150 años de la ocupación inglesa (Cardoso, Kirschbaum, Van Der Kooy, 2007). El inicio de los planes que terminó en la toma de las islas tuvo su origen en un intercambio entre fuerzas, o entre amigos, una “prenda de acuerdo” (Lorenz, 2009: 25), y una vez más fue la Armada la instigadora de la acción.

---

<sup>3</sup> Hasta el momento no he podido consultar los mismos porque son de carácter confidencial y están en poder de la Armada. Esos informes serían fundamentales para reconstruir el accionar de Gaffoglio en los años 1980 y 1981 y complementar sus testimonios.



El plan consistía en ocupar las islas mediante una rápida y eficaz operación y dejar luego un destacamento mínimo de 500 personas para presionar a Inglaterra a retomar las negociaciones, pero de ninguna forma preveía que el desembarco en las islas podía desencadenar una guerra. El plan de “ocupar para negociar” se basaba en dos supuestos: que EE.UU sería neutral y que Gran Bretaña no respondería a la acción argentina. Para que el operativo pudiera llevarse a cabo con éxito, entonces, debían cumplir con un requisito fundamental: que la operación fuera secreta para no perder el factor sorpresa, y así evitar que los ingleses reforzaran la defensa de las islas.

Con lo cual, en los planes de toma de las islas intervinieron pocas personas de los altos mandos de las tres fuerzas, pero principalmente navales, ya que el operativo de desembarco estuvo en su mayoría en manos de la infantería de marina. Así, en un comienzo, en la planificación intervinieron las máximas autoridades de cada componente naval: los almirantes Büsser – por Infantería de Marina –, Allara – por la Flota de Mar –, García Boll – por Aviación Naval –, Lombardo por ser el Comandante de Operaciones Navales (CON), y su jefe de Estado Mayor, Rodríguez; a las que luego se sumaron el general García, por el Ejército, y el Brigadier Plessl, por la Fuerza Aérea.

En cuanto al área de inteligencia, los dos encargados en participar en esta instancia inicial fueron los capitanes Norberto Varela y Guillermo Botto, jefes del Departamento de Inteligencia del Comando de Operaciones Navales y de Infantería de Marina respectivamente. Para recabar la información necesaria sobre la que se basarían los planes, los capitanes utilizaron en un comienzo la cartografía y documentación a mano en el CON y luego, a medida que se fue ampliando el círculo de oficiales intervinientes, contaron también con los aportes del Comando de la Flota de Mar y con los informes realizados por Gaffoglio que se hallaban en la Jefatura de Inteligencia. Sin embargo, pronto se dieron cuenta que su mayor problema era la carencia de información actualizada sobre las islas, y sobre todo de cartografía. Tengamos presente que el plan proponía la toma del archipiélago y luego preveía el establecimiento de un reducido destacamento para gobernar y dar seguridad a la capital. Por ende, la información necesaria para aquellos que estaban planificando no era sólo de carácter estrictamente militar destinada al operativo de desembarco (como cantidad de tropas o ciudadanos armados, playas aptas, caminos asfaltados, número de buques y aviones, etc.), sino que también era necesaria información sobre aspectos políticos, económicos, sociales y culturales de las islas (Testimonio de Botto, en: Büsser, 1984).

Para resolver esa carencia, a principios de febrero de 1982 Botto y Varela contactaron a dos personas con vínculos cotidianos con las islas: el capitán Gaffoglio y el vicecomodoro

Gilobert. Este último había vivido en las islas como representante de LADE por dos años hasta principios de 1982 (cuando fue reemplazado por su sucesor, Gamen), y por su larga permanencia en Puerto Stanley disponía de conocimientos sobre la vida cotidiana de los isleños, su gobierno, costumbres y formas de pensar. Gilobert participó en diversas reuniones de planificación del operativo, aportando información en base a su experiencia, y además, una vez decidido que el desembarco se haría a principios de abril, regresó a las islas el 30 de marzo para alertar ante posibles movimientos militares (en caso de que se perdiera el factor sorpresa) y para colaborar en la toma del aeropuerto (aunque finalmente no podría comunicarse demasiado con la flota argentina porque estuvo vigilado por las autoridades isleñas la mayor parte del tiempo) (Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea, 1998: 80-89).

Complementándose con la tarea de Gilobert, el capitán Gaffoglio regresó a las islas en los meses de febrero y marzo con el propósito encubierto de recabar la información necesaria para confeccionar los planes de la toma del archipiélago, y además participó en varias reuniones los días inmediatamente previos al desembarco, en el continente y durante la navegación a las islas, para proveer los datos necesarios para ultimar el operativo. Asimismo, intervino en la toma de las islas el 2 de abril como jefe del Apostadero Naval Malvinas, una unidad logística creada específicamente para la guerra con el objeto de organizar las instalaciones portuarias (Rodríguez, 2008).

Si tenemos presente las pocas personas que intervinieron en la planificación, el hecho de que los encargados de inteligencia decidieran convocar a Gaffoglio y Gilobert tan temprano como a principios de febrero da cuenta de lo relevante que consideraban la información que ambos podían proporcionar. Su conocimiento del terreno, pero principalmente de la población y su cotidianeidad, los convertirían en piezas fundamentales en los prolegómenos de la guerra, como indica Botto: “Ambos jefes conocían muy bien Puerto Stanley, sin embargo mientras Gilobert conocía más a la gente del gobierno (...), Gaffoglio tenía numerosos contactos a nivel de la población” (Testimonio de Botto, en: Büsser, 1984: 133).

Si bien ambos oficiales podían proveer información distinta y complementaria, parecería que fue el marino el que ocupó un papel preponderante en estos meses previos (de hecho, fue “el” espía en Malvinas en los meses de febrero y marzo de 1982, mientras Gamen, el representante de LADE en las islas, ni siquiera estaba informado del operativo), e incluso sus informes de inteligencia y la cartografía por él conseguida se distribuyeron entre los mandos de las unidades participantes del operativo; ello tal vez porque la planificación y la

ejecución de la toma de las islas fue principalmente naval. En cambio los pilotos Gamen y Gilbert pasarían a tener un rol fundamental luego de la toma, en el gobierno de las islas, momento en el cual el espacio de poder ocupado por Gaffoglio comenzaría a eclipsarse con la llegada de otros oficiales de más jerarquía cuando el camino hacia la guerra parecía no tener vuelta atrás.<sup>4</sup>

### *Infiltrado entre “antiargentinos”*

¿Qué actividades realizó el Representante de Transportes Navales en los viajes a las islas de febrero y marzo de 1982 que fueron fundamentales para que el operativo de desembarco fuera exitoso? En este apartado, describiremos las acciones que realizó y el tipo de información que recabó el capitán Adolfo Gaffoglio, lo que por momentos nos conducirá a reconstruir sus experiencias en estos viajes y el universo de sentido en su mirada del “otro” isleño de cara a una posible toma de las islas.

En principio, es necesario tener en cuenta que un día antes de que Gaffoglio viajara a las islas a comienzos de febrero de 1982 “con el motivo encubierto de atender el arribo del “ISLA DE LOS ESTADOS” y el verdadero de recabar Inteligencia” (Gaffoglio, 5/8/1982: 2), la Jefatura de Inteligencia le entregó un “Plan de Búsqueda” minucioso y los oficiales Botto y Varela le solicitaron con urgencia que buscara las posibles playas aptas para un desembarco anfibio y cartografía actualizada de las islas. Si bien ninguno de ellos le informó sobre el plan de toma de las islas que estaba en marcha, el carácter del pedido no dejaba lugar a dudas:

-Me dicen “necesitamos que usted vaya de vuelta a Malvinas”. ¿Por qué? Porque no cualquiera podía ir a Malvinas, yo podía ir porque ya estaba autorizado, yo tenía la *white card*, que era la tarjeta blanca que daba relaciones exteriores, porque no se podía entrar con pasaporte [...]. Entonces como yo no despertaba sospechas, porque ya era una figura habitual ahí. Pero en esa oportunidad a principios de marzo [febrero], me manda el servicio de Inteligencia naval, me da una máquina fotográfica con teleobjetivo, y una lista de objetivos que yo tenía que fotografiar y yo tenía que informar, objetivos que iban a ser utilizados por las fuerzas de desembarco.

-Andrea: [...] ¿Qué explicación le dieron porque usted tenía que volver a Malvinas?

-Bueno, no me lo dijeron específicamente, sabía un grupo muy cerrado.

-Andrea: ¿Y qué le dijeron a usted?

-“Necesitamos eso”, para un militar es suficiente. Pero lo que se necesitaba no era la cantidad de ovejas ni nada, sino dónde estaban los soldados, dónde estaban los armamentos, dónde estaba esto, las playas aptas para el desembarco (Gaffoglio, CABA, 30/11/2007).

---

<sup>4</sup> Durante los primeros días de abril, cuando aún seguía en pie el plan original y Gaffoglio era la principal autoridad de la Armada en las islas, el capitán tuvo incidencia en el devenir del conflicto e incluso participó en las reuniones de inteligencia del Ejército y las de las fuerzas conjuntas por orden del general Daher, entonces la máxima autoridad de las fuerzas terrestres argentinas. Fue invitado principalmente para dar su apreciación sobre las formas de pensar de los malvinenses y su cotidianeidad. Sin embargo, a partir del 8 de abril, cuando arribó Antonio Mozzarelli con un rango más alto, Gaffoglio dejaría de ser el principal representante de la Armada en las islas. A partir de ese momento su influencia comenzó a eclipsarse, lo que fue evidente a fines de abril cuando le ordenaron que dejara de participar en las reuniones de inteligencia organizada por los altos mandos (Gaffoglio, agosto 1982).

El tipo de información que debía recabar demuestra tanto el preocupante desconocimiento de las islas (a menos de dos meses del desembarco, como sabemos hoy) como la relevancia de la tarea asignada a Gaffoglio. En realidad, el “Plan de Búsqueda” para ambos viajes era bien específico (ya que el de marzo complementaba y ampliaba el de febrero): comprendía desde la identificación de determinados habitantes de las islas y su posición respecto al conflicto, posibles playas de desembarco, FF.AA. presentes, puestos de vigilancia, aviación y buques disponibles, los medios de comunicación existentes (haciendo hincapié en los radioaficionados), hasta la descripción de cuestiones vinculadas a la cotidianeidad isleña, a su política, cultura y economía. Además, el Plan le ordenaba fotografiar todos los puntos de interés.

En ambos viajes, el capitán se trasladó en compañía de su señora e hijo y permaneció alrededor de 15 días con el objeto de cumplimentar su misión. Si bien los informes producto de su estadía en Port Stanley fueron bien distintos<sup>5</sup>, tanto en febrero como en marzo sus actividades de inteligencia estuvieron orientadas a recabar dos tipos de información en vista de objetivos diversos aunque complementarios, y vitales para el éxito de la misión futura.

Por un lado, Gaffoglio recabó información que hacía referencia a los objetivos militares destinada claramente a la ejecución del operativo de desembarco. Así, en el informe describía las playas aptas para el desembarco<sup>6</sup>, las facilidades con que contaba el puerto de la localidad (el estado de cada uno de los muelles y el tipo de unidades que podían operar según el calado), el aeropuerto y los aeródromos, los caminos y rutas de acceso principales a la capital así como su estado y condiciones de transitabilidad, y las principales edificaciones militares (como polvorines, el cuartel de los *marines*, entre otros) y civiles claves en lo político, económico o por su condición de centros de comunicación de las islas (residencia del gobernador y del representante argentino, sucursal de *Cable and Wireless* – para comunicación telefónica y envío de telegramas –, usina, faro, secretaría de gobernación,

---

<sup>5</sup> El informe de febrero de 1982 está organizado temáticamente y es bastante extenso ya que describe exhaustivamente desde la topografía de las islas hasta las costumbres cotidianas de los isleños, acompañado de fotografías para reconocer fácilmente los lugares o personas a los que hace referencia. En cambio, el reporte de marzo es mucho más sintético y está organizado cronológicamente con el objeto de hacer referencia al incremento de la tensión e incertidumbre de la sociedad isleña a medida que se sucedían los hechos en las islas Georgias (ver más adelante). Tengamos en cuenta que si para el primero Gaffoglio dispuso de algunos días para realizarlo, ya que el plazo que se programaba para el desembarco era mediados de mayo (como muy cercano), el segundo debió redactarlo con urgencia sólo en una noche dado que para cuando regresó ya se había cambiado el día del operativo para principios de abril, por ende los tiempos apremiaban.

<sup>6</sup> De la disponibilidad de playas aptas para un desembarco anfibio dependería enteramente el éxito de la operación. Es por ello que Gaffoglio se asesoró previamente para identificarlas, y finalmente viajó a las islas un oficial de inteligencia especialista en salientes de playa. Este oficial viajó en forma encubierta como un tripulante de uno de los buques de Transportes Navales. De hecho, otra de las actividades de Gaffoglio fue colaborar para que el oficial cumpliera con su misión, al despejar las sospechas de los isleños que veían un argentino desconocido recorriendo las islas.

bancos, etc.). En las islas, Gaffoglio fotografió cada uno de los objetivos con el fin de que las tropas que intervinieran en el desembarco los identificaran rápidamente, así como buscó información clave en vistas a la toma de esos espacios, como la forma de acceder a los mismos, el personal que trabajaba en ellos y sus horarios.

Lo cierto es que el hecho de que las FF.AA. ocuparían las islas en un futuro próximo era tan evidente para Gaffoglio que incluso imaginó posibles vías de acceso para llegar a la capital y estrategias para facilitar el operativo, lo que se traduce en el informe en un grado de detalle casi obsesivo y en una permanente indicación sobre la relativa dificultad o facilidad para atacar el objetivo. Sólo por citar un ejemplo, cuando explicaba el acceso al destacamento de los *royal marines*, advertía la presencia de un guardaganado en el camino que podría aprovecharse en la toma de las islas:

“La remoción de este guardaganado, permitiría cortar la ruta de comunicación entre el Destacamento de Royal Marine y Stanley. Esta operación se puede efectuar en 5/10 minutos sacando las tuercas que fijan las vigas de hierro destinadas a impedir el pasaje de ganado. El retiro de estas vigas en horas nocturnas y, dado que se encuentra luego de una curva que normalmente los vehículos militares recorren a gran velocidad, produciría serias bajas en personal y material” (Gaffoglio, febrero de 1982).

Dada la relevancia de esta información desde la perspectiva militar, el reporte de febrero de 1982 se repartió a todas las unidades que intervinieron en el operativo. Además, el capitán tuvo un rol clave los días previos al desembarco, ya que asesoró sobre los objetivos militares que debería tomar al personal del Batallón de Infantería de Marina N° 2 y comandos anfibios a partir del material fotográfico y la cartografía que había encontrado en las islas.

Por otro lado, en paralelo a la información estrictamente militar, Gaffoglio recabó datos sobre la población isleña, sus costumbres y cotidianeidad. En el informe identificaba las principales personalidades políticas, los civiles armados (pertenecientes a la *Falklands Defense Force*), los radioaficionados, e integrantes del *Falklands Islands Comitee*, y los clasificaba según su posición frente al debate de la soberanía de las islas. Tengamos en cuenta que, desde su perspectiva, la población nacida en las islas era una población ignorante, aislada de la política exterior – aún de aquella que los incumbía – y manipulada por las autoridades británicas presentes en las islas. Veamos el análisis de Gaffoglio de los “estratos” que componían la sociedad isleña:

“Debo acotar que esta población, denominada “Kelpers” e identificada como los nativos nacidos en Malvinas, celosos de su ancestro británico y condicionantes de la política exterior británica antiargentina, no existen como tales. La estructura social de Malvinas está netamente dividida en fracciones resentidas entre ellas, plena, pese a su reducido número, de intrigas, secretos y donde es muy intenso el espíritu partidista. Se evidencian claramente tres capas. La primera, constituida por los

funcionarios del gobierno y la Compañía, alcanzan un número cercano a las cien personas, casi todas de nacionalidad británica y son rotados cada dos o tres años hacia otras colonias. Sólo ellos tienen acceso, junto con algunos malvineros influyentes al exclusivo Colony club. La segunda está formada por los comerciantes, también de la misma nacionalidad, pero afincados por sus intereses y vínculos familiares al archipiélago, los que enriquecidos últimamente con el turismo argentino, son los únicos de solvencia económica para ausentarse periódicamente a la metrópoli. Y luego la gran mayoría de la población, nativa de las islas, ignorante del mundo y de todo lo que no sea el micro ambiente que los rodea. (...) Esa numéricamente importante parte de la población no tiene información real y suficiente como para efectuar un juicio de valor o poder discernir sobre situaciones de específico interés para ellos. Por dichas razones los activistas británicos de la Compañía, siguiendo directivas de Londres, les interpretan la política y luego en reuniones en el Town Hall les ordenan el temperamento a seguir. (...) En Malvinas todo es manejado por los integrantes de esa minoría quienes se sienten superiores y dejan traslucir en todo momento un aire de soberbia y arrogancia sobre estos ciudadanos de segunda, que son los “kelpers”” (Testimonio de Gaffoglio, en: Büsser, 1984: 320).

Es por ello que, según Gaffoglio, los nacidos en las islas despreciaban tanto a los argentinos como a los británicos. Esta perspectiva le permitía al capitán tanto cuestionar la existencia de una política de presión favorable a Gran Bretaña y opositora al gobierno argentino entre los habitantes isleños en general – a la que consideraba un artilugio de los “británicos para justificar su política internacional antiargentina” – e incluso la misma existencia de una verdadera población isleña (ya que según él, sus habitantes no eran más que un “mosaico de nacionalidades”, que en muchos casos vivían de forma transitoria en las islas por su actividad pesquera), como legitimar una futura toma de las islas.

Si consideramos que esta era la base de su percepción sobre la sociedad isleña, resulta lógico que en su informe Gaffoglio sólo se ocupe de aquellas personalidades con mayor influencia política o económica, o de quienes tenían comunicación con el exterior. Eran ellos a quienes clasificaba de “pro-argentinos/moderados” o “antiargentinos” (la gran mayoría), en tanto podían jugar un rol clave tanto en el operativo de desembarco como posibles espías o infiltrados, transmitiendo información clandestinamente al gobierno inglés, como en las futuras conversaciones argentino-británicas si el plan de “ocupar para negociar” resultaba exitoso. Entre ellos, el principal factor de presión no era el gobernador sino los miembros del *Falklands Islands Comitee* (tradicionales voceros del llamado “lobby de las *Falklands*” con gran llegada al Parlamento británico) que él denominaba “comité antiargentino”. Entre las personalidades que caracterizaba en el informe, Gaffoglio incluye a quien era la secretaria y líder del comité en ese entonces<sup>7</sup>:

“(…) Actualmente es secretaria del *Falklands Islands Comitee*, el órgano político de los activistas antiargentinos que bajo el lema “Keep the Falklands British” se ocupan de organizar las campañas tanto en el orden interno como el internacional.

---

<sup>7</sup> Optamos por no incluir los nombres de los isleños que aparecen en los informes de inteligencia, excepto los de aquellas personalidades públicas.

Mantiene fluida comunicación con los parlamentarios ingleses que defienden la misma posición en el Commonwealth Parliament (...). Apreciación: Se destaca por su fobia antiargentina y el empeño que pone en todas las actividades que puedan perjudicar los intereses de nuestro país” (Gaffoglio, febrero/1982).

Asimismo, además del gobernador, identificaba a los principales radioaficionados de las islas, por su continua comunicación con Chile, la *Falklands Island Company* y el exterior en general. Por último, también caracterizaba a los contados pobladores que tenían una mirada favorable hacia Argentina, se podría suponer que con el objeto de resguardarlos ante cualquier amenaza.

Así, a lo largo del informe, el capitán extendía un manto de sospecha entre todos aquellos que luchaban por permanecer bajo el dominio inglés, ya fueran nacidos en las islas o de otra nacionalidad, o que actuaban – o podrían actuar – como “informantes del gobierno colonial”. Percibía a los chilenos y australianos que vivían en Port Stanley, como a los pescadores de otras nacionalidades – principalmente polacos – como enemigos de “nuestro país”, ya que podrían desempeñarse como espías infiltrados en la población, transmitiendo información una vez tomadas las islas por las tropas argentinas. Evidentemente, ello también era información de vital importancia para el operativo de desembarco, ya que el capitán incluso advertía sobre aquellos pobladores y residentes transitorios que habría que neutralizar:

“Los polacos se han sumado a la actitud antiargentina del Gobierno Colonial. (...) Asimismo hay que tomar debida cuenta que tanto el “Pomorsky”, como cualquier otra unidad integrante de la enorme flota pesquera, son “informantes” del gobierno Colonial Inglés, al que prontamente avisan de todo movimiento de buques o aeronaves argentinas que detectan, tanto a Stanley como a Grytvyken. Es así como el gobernador Hunt se entera y avisa a Londres, de los periódicos vuelos sobre las Georgias de los C130 de la F.A.A. y movimientos de buques de guerra argentinos, tanto de la Flota de Mar como de la Agrupación Antártica. (...) Por lo anteriormente expuesto surgiría como de imperiosa necesidad alejar por medios políticos/diplomáticos/económicos a la Flota pesquera polaca de Malvinas para privar así al Gobierno Colonial de la posibilidad de ejercer el poder de policía en las aguas que circundan el archipiélago” (Gaffoglio, febrero 1982).

Respecto a los factores que Gaffoglio denominó “sociológico” y “político”, el capitán también recabó información que permitía explorar la imagen sobre Argentina existente entre la sociedad isleña en la esfera pública, a partir de las cartas y notas incluidas en el diario local de varios isleños “antiargentinos” o de ingleses que respaldaban la posición de mantener las islas bajo gobierno británico. Sin dudas, la más clara era la nota que llevaba por titular “Por qué los EE.UU y Rusia cortejan a una Argentina achacosa”, en la que el autor intentaba dilucidar las causas por las que ambos países competían por estrechar lazos mediante medidas políticas o económicas con un país sudamericano en crisis. La imagen de Argentina que transmitía el artículo de forma explícita era la de un país atravesando un “caos económico y

creciente descontento” social y que estaba bajo “un atormentado régimen militar”. Se trataba de un gobierno que en el pasado había sido acusado por los EE.UU de cometer “violaciones generalizadas a los derechos humanos” (supuestamente para eliminar el “terrorismo desenfrenado”) y que en el presente se hallaba acechado no sólo por la crisis económica sino también políticamente por los “críticos civiles – que incluyen a los poderosos peronistas, movimiento político-laboral formado por el ya fallecido presidente Juan Domingo PERÓN –” quienes les estaban exigiendo a la Junta Militar que estableciera un plazo para el “retorno a un gobierno civil”. El eje central de la nota era difundir el estado de crisis en que estaba sumido el país, bien lejos de la “prosperidad anunciada por los generales y almirantes en marzo de 1976” (Citada en: Gaffoglio, febrero 1982).<sup>8</sup>

A partir de estas cartas y de la relación de los diálogos con los isleños, Gaffoglio daba cuenta en el informe del “ambiente” que se “respiraba” en las islas. La percepción de la dictadura argentina como un régimen militar en crisis pero ambicioso, dispuesto a aprovechar cualquier oportunidad para ocupar las islas, junto a las evidencias de desprotección del archipiélago por parte del gobierno británico (como la reducción del presupuesto, el retiro de los buques, entre otros), explican la sensación de temor, ansiedad e incertidumbre que permeaba la sociedad isleña, y que incluso algunos habitantes manifestaban públicamente en el diario local. Por caso, un integrante del comité “antiargentino” denunciaba el retiro del buque *Endurance* de las islas – el único que los protegía – para viajar a Montevideo a buscar un helicóptero de guerra que tranquilamente podría haberse trasladado por cuenta propia a Malvinas (contradiendo al gobierno británico que indicaba que eso era imposible y que ante una urgencia, el avión debería recalar en aeropuertos argentinos). En la nota, se evidenciaba el malestar y enfrentamiento de los isleños hacia el gobierno británico por su desprotección ante una posible crisis con el gobierno argentino:

“Como todos los “kelpers”, estoy acostumbrado a que los sucesivos Gobiernos Británicos nos traten de analfabetos e ignorantes, pero creo que a Whitehall se le está yendo un poco la mano si pretende hacernos creer esto último.(...)”

No, el verdadero motivo por el que el “ENDURANCE” debe dirigirse al Uruguay a un costo mucho más alto del que representaría enviar un avión a estas Islas, postergando además su itinerario, es que el Gobierno de Thatcher, como sus predecesores, temen enfadar a un dictador sudamericano, llevando un avión británico, con elementos británicos, para un buque británico, hasta un aeropuerto británico, en territorio británico.

Sólo podemos deducir de todo esto que las repetidas “seguridades” que recibimos de Gran Bretaña, de que en caso de emergencia vamos a recibir refuerzos para nuestras defensas, son nada más que una sarta de mentiras. Si la RAF [Royal Air Force] no pudo volar hasta aquí con un helicóptero sin armas, destinado a un buque cubierto por el Tratado Antártico, ¿Cómo podrían transportar tropas y suministros en caso de una crisis?” (Gaffoglio, febrero 1982).

---

<sup>8</sup> En las islas tenían mucha más información sobre las violaciones a los DD.HH. que la que circulaba en Argentina. Para ello, consultar las memorias de un isleño (Fowler, 2013).



En definitiva, esta información sobre la sociedad malvinense, su cotidianeidad y su percepción de la situación argentina, británica e isleña de entonces, también era vital de cara a los dos objetivos prioritarios del operativo.

Por un lado, para la toma de las islas, ya que era necesario reconocer a aquellas personas que pudiesen actuar como espías durante el operativo y luego del mismo. Por esta razón Gaffoglio también asesoró a quienes ejercerían como “encargados de asuntos civiles” en las islas, para señalarles aquellos habitantes que debían ser vigilados ni bien arribaran a la capital, y participó en las primeras reuniones de inteligencia luego de la toma del archipiélago.

Por otro lado, el conocimiento de las ideas preconcebidas sobre la realidad argentina que disponían los isleños era bien relevante para llevar adelante el plan de “ocupar para negociar”: si de lo que se trataba era de convencer a los malvinenses de anexarse a Argentina, por lo menos en el largo plazo, y así avanzar en las negociaciones, la imagen deteriorada del país no contribuía en lo más mínimo. Lo primero que tendría que hacer el gobierno argentino en las islas sería implementar medidas para revertir paulatinamente esa impresión, ya fuese en forma simbólica mediante la publicidad en los medios de comunicación, o en forma práctica, a través de la continuación del plan de mejora de la calidad de vida en las islas. Al respecto, Gaffoglio indica: “Se suponía que nosotros íbamos a convencer a los *kelpers* de que fueran, de no escaparse, le íbamos a ofrecer el oro y el moro, íbamos a mostrarles que éramos gente normal, que no desayunábamos niños crudos, que éramos... tal es así que de entrada, había un gobierno que los atendió a ellos, los llenó de dinero, de compensaciones...” (CABA, 30/11/2007). En tal sentido, no es un detalle menor que una de las primeras medidas que los militares argentinos tomaron en las islas fue distribuir televisores entre la población, a pagar en cómodas cuotas, y realizar informativos en español e inglés (Betts, 1987).

En tanto una de las cuestiones que Gaffoglio informó fue la cotidianeidad de los isleños y sus sensaciones frente a las novedades de las relaciones diplomáticas con Argentina, sin dudas el análisis del “enrarecimiento” del clima en las islas, plagado de incertidumbre, tensiones y temor por la sospecha ante una posible “invasión” argentina fue un elemento central a considerar ya que una de las claves del operativo era que fuese sorpresivo. Como vimos, ya en el viaje de febrero Gaffoglio percibió muchas evidencias de alertas en la población ante una posible agresión argentina, no sólo en las cartas que se publicaban en los diarios, sino también en las charlas con los isleños. Si bien los malvinenses convivían desde hacía años con la sensación de inseguridad por la reacción argentina (Fowler, 2013), en marzo

de 1982 la sospecha hacia los argentinos *fue in crescendo*, los rumores de una agresión se multiplicaban y la tensión se respiraba en el aire.

Ello se debió, sobre todo, a una situación conflictiva que se produjo en las islas Georgias a mediados de marzo de 1982, cuando un buque de la Armada Argentina recaló en Puerto Leith por una operación comercial, sin cumplimentar con los requisitos necesarios para ello. El buque había sido charteado a Transportes Navales por el empresario argentino Constantino Davidoff, quien había comprado la chatarra de una estación ballenera en las islas y se disponía a desmantelarla junto a un grupo de trabajadores que había contratado. Sin embargo, lo que era una operación comercial en regla se complicó y vició debido a que la Armada intentó aprovechar esta situación para establecer de hecho una base científica, como había hecho en 1976 en las islas Sandwich del Sur ante la tolerancia inglesa. Aún hoy el incidente es confuso, pero por lo que pudimos reconstruir parecería que si bien esa operación – denominada “Alfa” – fue anulada por el comandante en jefe de la Armada (principalmente porque el plan de toma de las islas estaba en marcha y por ende iba a entorpecer el panorama internacional), de todas formas los marinos destacados para la misma se movilizaron hacia el Atlántico Sur como seguridad de los chatarreros, y tal vez como factor de presión hacia la Junta para que el operativo de desembarco se concretara. Finalmente, el 18 de marzo Davidoff fue a las Georgias con los obreros, y además de algunas actitudes que motivaron el reclamo del gobierno isleño (como el izado de la bandera argentina, la caza de algunos renos, entre otras), el mayor punto de fricción fue que los operarios no realizaron los trámites reglamentarios ni presentaron las *white cards* en Grytviken.

Esta situación que podría parecer un incidente menor, se terminó convirtiendo en un acelerador del conflicto, provocando que se adelantara el desembarco al 2 de abril. Una serie de declaraciones desafortunadas de autoridades argentinas y británicas, la inflexibilidad de los isleños, y sobre todo una supuesta reacción desproporcionada del gobierno británico al enviar el buque de guerra *Endurance* para desalojar a los obreros, configuraron un panorama de tensión internacional que la Junta Militar percibió como la oportunidad de tomar las islas: era “ahora o nunca”.<sup>9</sup>

Gaffoglio permaneció en las islas y vivió ese enrarecimiento del “clima” a medida que el panorama internacional se iba complicando y dificultando cada vez más. En el informe de marzo, el capitán daba cuenta día a día de cuáles habían sido aquellas situaciones que inspiraron la sospecha de los isleños sobre una posible reacción argentina (lo que no implica

---

<sup>9</sup> Sobre este incidente, hay mucha bibliografía, entre otras ver: CAERCAS (1983), Mayorga y Errecaborde (1998), Cardoso, Kirschbaum y Van Der Kooy (2007), Lorenz (2009).

que de todas formas la confirmación de la inminente toma del archipiélago el 1º de abril haya sido vivida como una situación impactante y hasta sorpresiva por gran parte de las autoridades y habitantes malvinense en general). Al conflicto Davidoff, se le sumaron las noticias en diarios y revistas argentinas sobre una posible acción militar, el aterrizaje forzoso en el aeropuerto de la capital de un avión de la F.A.A., los vuelos de reconocimiento sobre las islas advertidos por los malvinenses, el comportamiento inusual del vicecomodoro Gamen que regresó a las islas en un vuelo especial – y no el regular semanal – luego de varias idas y venidas, entre otros. De hecho, en términos del capitán, “la posible invasión argentina era un tema cotidiano en la población, la cual se hacía eco de los diversos comentarios al respecto y de algunas publicaciones periodísticas”, al punto de hipotetizar si las tropas argentinas atacarían por mar o por aire (Testimonio de Gaffoglio, en Büsser, 1984: 314).

Todo ello hizo que la estadía de Gaffoglio esta vez no pasara inadvertida, y que fuera percibido por algunos habitantes, y sobre todo por las autoridades británicas, como un sospechoso o posible espía. Si existió una sensación reiterada en el viaje de marzo de 1982 es la de que estaban tratando de “sacar[le] información” (CABA, 30/11/2007). La invitación a cenar del sacerdote local – conocido “antiargentino”, que había advertido en la misa de principios de marzo: “la Marina Argentina se está preparando para invadir las Islas” (Gaffoglio, marzo 1982) –; la evasión de algunos integrantes del *Falklands Islands Comitee*; y principalmente el siguiente diálogo con el gobernador Rex Hunt a principios de marzo (antes del arribo de Davidoff a las Georgias), demostraban que las autoridades isleñas sabían más de lo que decían:

“HUNT: Usted sabe si en el Transporte “Isla de los Estados” viene el Sr. CONSTANTINO DAVIDOFF?

GAFFOGLIO: No se quién es ese señor

HUNT: DAVIDOFF es un comerciante argentino, etc...

GAFFOGLIO: Y por qué pregunta Ud. por él

HUNT: Porque DAVIDOFF estuvo en LEITH en las Georgias del Sur en el “ALMIRANTE IRIZAR” en enero pasado sin pedirme permiso para hacerlo. Ud. sabe si viene en este viaje del transporte?

GAFFOGLIO: Hasta lo que yo sé, este buque habitualmente no transporta pasajeros.

HUNT: He dado la orden al jefe de policía XX que si viene acá lo ponga preso y lo mismo le ordené al Capitán del FORREST...” (Gaffoglio, marzo 1982).

Si “la amenaza argentina de invasión” era uno de los “temas predominantes dentro de la tónica tranquila de la población” (Gaffoglio, marzo 1982), no resulta extraño el envío del buque *Endurance* a Georgias, el ataque a las oficinas de LADE que se produjo en esos días ni menos aún el mayor control que se ejerció sobre las personas que viajaban a las islas por mar o aire en el puesto de migraciones. Era, como reflexiona Gaffoglio en la actualidad, “un juego

de vivos entre nosotros que aparentá[ba]mos no saber nada, y ellos que parec[ían] que sab[ía]n bastante” (CABA/30/11/2007). Ante estos indicios, Gaffoglio se mantuvo constantemente en contacto con su jefe, para informarle cómo estaba impactando la situación Davidoff allí, y sobre todo porque intuyó – o más bien percibió – que el factor sorpresa clave en la operación se había perdido. Finalmente, ni bien se produjo el ataque a LADE, Gaffoglio decidió regresar al continente el 24 de marzo, con información, fotografías y cartografías que, como vimos, serían claves para el éxito de la futura misión.

## **Reflexiones finales**

Esta primera exploración de la trayectoria del “Representante de la Armada ante el gobierno de ocupación en las islas Malvinas” y de su rol en los prolegómenos de la guerra, de sus actividades de inteligencia y la información vital que aportó de cara a la toma de las islas, es un pequeño avance a un tema escasamente estudiado desde la historiografía (aunque no así desde otras disciplinas<sup>10</sup>) y que merece mucha más atención: la planificación del desembarco en las islas, los entretelones que condujeron al 2 de abril de 1982 al interior de las FF.AA., la actuación en las penumbras de militares infiltrados como el capitán Adolfo Gaffoglio, entre otras.

Sin embargo, creemos que el trabajo no aporta sólo a pensar en el corto plazo, sino que también es un disparador de nuevas preguntas que exceden al mismo y desafían a investigar y reflexionar sobre las múltiples relaciones que han existido entre la Armada (los marinos) y las Malvinas (la causa de soberanía, el territorio y sus habitantes) en la larga duración histórica.

En tal sentido, la ponencia abre una primera serie de interrogantes sobre dicha interrelación en la esfera de lo práctico: ¿Cuál ha sido el rol de la Armada en los lazos que se entretejieron entre el archipiélago y la región patagónica argentina y chilena (cuando las fronteras eran mucho más permeables que en el presente)? ¿Cómo se trazaron esos vínculos a lo largo del siglo XIX y XX, en qué consistieron y quiénes los diseñaron? ¿Qué otras acciones realizaron los marinos (ya fuera representando a la institución o no) en las islas y la Patagonia pensando en posibles “mojones” para una futura recuperación de las islas? Específicamente, ¿Qué otros planes de desembarco hubieron, qué otros espías se infiltraron entre la población

---

<sup>10</sup> Existen varios análisis sobre esa temática realizados en los ‘80 por periodistas (como el excelente y hasta ahora insustituible libro de Cardoso, Kirschbaum y Van Der Kooy publicado por primera vez en 1983), científicos políticos o especialistas en relaciones internacionales y estrategia (como Virginia Gamba, 1985; Freedman y Gamba, 1992) y sobre todo testimonios de los protagonistas que participaron en estos entretelones (uno de los más prolíficos ha sido Carlos Büsler). Sin embargo, los historiadores nos hemos ocupado poco de la temática, de construir síntesis explicativas al respecto, y menos aún en los tiempos recientes con el acceso a fuentes hasta el 2011 confidenciales como el *Informe Rattenbach*.

isleña, qué información recabaron y cómo fue utilizada? Todavía hay mucho que desentrañar sobre los prolegómenos del conflicto para comprender mejor la actitud de la Armada a lo largo de la historia y la insistencia en la toma de las islas, lo que en definitiva allanó el camino al conflicto bélico de 1982.

Ahora bien, si hay una tensión que atraviesa el análisis de la misión de Gaffoglio en 1982 es que esa ambición y reclamo constante de la Armada no se condice bien con la ignorancia sobre las islas, el territorio en sí y sobre todo sus habitantes – cuestión ya reclamada por el capitán Lasserre a fines del siglo XIX. La urgencia de la misión de Gaffoglio para recabar información de un espacio del que poco sabían, junto a los testimonios de marinos veteranos de guerra de diversa trayectoria (que indican su nulo conocimiento del reclamo de soberanía, del territorio del archipiélago y/o de la existencia de población isleña<sup>11</sup>), parecería indicar que la consigna “Las Malvinas fueron, son y serán argentinas” se había convertido a fuerza de repetirla en una ambición real, en una “causa” no sólo nacional sino específicamente institucional, pero que estaba vaciada de contenido.<sup>12</sup>

Esta primera impresión nos conduce al segundo abanico de interrogantes que abre el trabajo, vinculado esta vez a la relación entre la fuerza naval y las Malvinas en la esfera de lo simbólico: ¿Qué sentidos construyeron los marinos en torno al reclamo de soberanía, las islas y sus habitantes a lo largo del siglo XIX y XX? ¿Cómo esos sentidos se resignificaron y activaron en el contexto particular de la Doctrina de Seguridad Nacional? En concreto, a tono con cierta historiografía reciente<sup>13</sup>, informes de inteligencia y testimonios como éstos invitan a explorar el universo de sentido de los militares de los ‘70 y sobre todo su forma de construcción de una identidad – “el nosotros argentinos” – por oposición a varios “otros”: “subversivos”, chilenos, británicos y también isleños.

Este primer análisis de los informes de Gaffoglio parecería evidenciar que la percepción sobre los “otros” isleños fue algo ambivalente en los ‘70: se los construía como enemigos de la nación o sujetos peligrosos – por oponerse a la soberanía argentina –, pero a diferencia de otros “otros” a los que se buscaba exterminar o de alguna forma combatir, se los percibía como sujetos que debían ser tenidos en cuenta, tolerados y/o “seducidos” en vista a

---

<sup>11</sup> En las entrevistas que he realizado en mi investigación sobre la guerra y posguerra de los integrantes del Apostadero Naval Malvinas se evidencia muchas veces este desconocimiento por parte de militares de carrera, algunos de los cuales ni siquiera sabían que las islas estaban en manos británicas o que había población viviendo allí.

<sup>12</sup> Claro que estas reflexiones son sólo primeras impresiones e interrogantes que abrió el presente trabajo. Es necesario una investigación mucho más profunda sobre estos temas, analizando por ejemplo la formación de los marinos según el rango; seguramente allí encontraremos diferencias entre la oficialidad y la suboficialidad y según las especialidades elegidas.

<sup>13</sup> Ver, entre otros: Marengo, 2012; Kahan, 2008.

las negociaciones diplomáticas con Gran Bretaña. A la misma vez y algo contradictoriamente, se los configuraba como otros inferiores al “nosotros argentino”, como una población implantada “en tierra propia”, artificial – “mosaico de nacionalidades” (¿en supuesta oposición a la argentina?) –, ignorante y manipulada por las autoridades coloniales, que, por ende, no debía constituirse en obstáculo para la ansiada recuperación.

En fin, en la Marina la ambición – casi obsesiva – de recuperar la tierra parecería haber estado por encima de la verdadera reflexión sobre los argumentos de la soberanía argentina e inglesa y del conocimiento de las islas y de su población. Nos preguntamos en qué grado esta situación continúa presente en la formación de los marinos, reforzada ahora por la sangre derramada en la guerra que torna aún más indiscutibles las causas sacralizadas. Nos preguntamos, en fin, cuánto de esta situación ha sido compartida por amplios sectores sociales de nuestro país y en qué medida este automático apoyo a las “causas nacionales” (propio de la cultura institucional tradicional de las FF.AA., pero no sólo de ellas) puede alimentar posturas recalcitrantes en torno al nacionalismo y evitar el avance de las negociaciones diplomáticas por vías tal vez más fructíferas, como por ejemplo incluyendo seriamente a aquellos a quienes se los ha construido como “otros” o directamente se les ha negado existencia: los habitantes de las islas.

## **Bibliografía**

- ANAYA, J.I. (1988), *La crisis argentino-británica de 1982*, Buenos Aires, Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades.
- BERTONI, L.A. (2001), *Patriotas, cosmopolitas y nacionalistas. La construcción de la nacionalidad argentina a fines del siglo XIX*, Buenos Aires, FCE.
- BETTS, A. (1987), *Las verdades sobre Malvinas. Mi tierra natal*, Buenos Aires, Emecé.
- BUSSER (1984), *Operación Rosario*, Buenos Aires, Atlántida.
- CAERCAS [Comisión de Análisis y Evaluación de Responsabilidades del Conflicto del Atlántico Sur] (1983), *Informe Rattenbach. Anexos y Declaraciones*. 17 Tomos. Disponible en: <http://www.casarosada.gov.ar/component/content/article/108-gobierno-informa/25773-informe-rattenbach>
- CARDOSO, R., KIRSCHBAUM, A., y VAN DER KOOY, R. (2007) [1983], *Malvinas. La trama secreta*, Buenos Aires, Clarín.
- CISNEROS, A., y ESCUDE, C., *Historia general de las relaciones exteriores de la República Argentina. Tomo XI: La diplomacia de Malvinas (1945-1982)*, Buenos Aires, Centro de Estudios de Política Exterior-CARI-Grupo Editor Latinoamericano, 1999.
- DESTÉFANI, L. (1975), *Manual de Historia Marítima Argentina*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires. Serie B, Historia Naval Argentina, Nº19.
- DESTÉFANI, L. (1982), *Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur, ante el conflicto con Gran Bretaña*, Buenos Aires, Edipress.
- DESTÉFANI, L. (1993), *Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, Tomo X.

- DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DE LA FUERZA AÉREA (1998), *El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas*, Buenos Aires. Historia de la Fuerza Aérea Argentina: Tomo VI, Vol. I y II.
- FOWLER, J. (2013), *1982. Días difíciles en las Malvinas*, Buenos Aires, Winograd.
- FREEDMAN, L. y GAMBA, V. (1992), *Señales de guerra*, Buenos Aires, Vergara.
- GAMBA, V. (1985), *Estrategia: intervención y crisis*, Buenos Aires, Sudamericana.
- GOBER, R. (2001), *¿Por qué Malvinas? De la causa nacional a la guerra absurda*, Buenos Aires, F.C.E.
- HERNÁNDEZ, J. (2006), *Las Islas Malvinas*, Buenos Aires, Ediciones Corregidor.
- KAHAN, E. (2008) *Unos pocos peligrosos sensatos. La Dirección de Inteligencia de la Policía de la provincia de Buenos Aires frente a las instituciones judías de la ciudad de La Plata*, La Plata, EDULP.
- LORENZ, F. (2009), *Malvinas. Una guerra argentina*, Buenos Aires, Sudamericana.
- LORENZ, F. (2014), *Todo lo que necesitás saber sobre Malvinas*, Buenos Aires, PAIDOS.
- MARENGO, M.E., *Lo aparente como real. Un análisis del sujeto comunista en la creación y consolidación del servicio de inteligencia de la policía de la Provincia de Buenos Aires*, Tesis de Maestría, UNLP, 2012.
- MAYORGA, H. y ERRECABORDE, J. (1998), *No vencidos. Relato de las operaciones navales en el conflicto del Atlántico Sur*, Buenos Aires, Planeta.
- OYARZÁBAL, G. (2009), *Los marinos de la Generación del Ochenta*, Buenos Aires, Emecé.
- PIERINI, M. y BEECHER, P. (2013), "Malvinas y Santa Cruz: una relación histórica quebrada por una guerra", en: Ministerio de Educación de la Nación [MEN], *Malvinas en la Universidad. Concurso de ensayos 2012*, Bs. As.
- RODRÍGUEZ, A. B. (2008), *Guerreros sin trincheras. Experiencias y construcciones identitarias de los integrantes del Apostadero Naval Malvinas en el conflicto del Atlántico Sur*, Tesina de Licenciatura, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca. Disponible en: [http://argentinainvestiga.edu.ar/tercera\\_descrip.php?id=2](http://argentinainvestiga.edu.ar/tercera_descrip.php?id=2)
- RODRIGUEZ MOLAS, R. (1983), *El Servicio Militar Obligatorio. Debate nacional*, Buenos Aires, CEAL.
- ROMERO, J. L. (1965), *Breve historia de la Argentina*, Buenos Aires, Eudeba.