

## **Islas Georgias: otra vez la soberanía en conflicto**

*Por Jorge Palomar, Gabriela Cociffi, Cora Lasso y Susana Araujo, Gente, 1º de abril de 1982, Buenos Aires, Argentina*

La historia abunda en ejemplos de hechos pequeños, casi sin trascendencia, que desencadenaron crisis sociales, políticas, guerras civiles, guerras mundiales. Hoy, martes 30 de marzo de 1982, las relaciones argentino-británicas y las negociaciones que nuestro país mantiene con Gran Bretaña por su legítimo derecho a recuperar las usurpadas Islas Malvinas y a ejercer con plenitud total su soberanía en el Atlántico Sur y en los archipiélagos que le pertenecen, atraviesan su hora más difícil. Y todo empezó con un hecho pequeño. Casi sin trascendencia.

El 18 de marzo a las nueve de la mañana, un buque de la marina mercante argentina, el "Bahía Buen Suceso", amarraba en el destartalado muelle de la Isla San Pedro, una de las islas argentinas que conforman el archipiélago de las Georgias del Sur. Llevaba a bordo, además de su tripulación normal, a 42 trabajadores (obreros en su mayoría, técnicos los menos) de la empresa Georgias del Sur S.A. La misión de estos operarios: dismantelar una vieja factoría ballenera de la isla cuyos desechos la empresa Georgias del Sur pensaba vender luego como chatarra.

Tres días después del desembarco del grupo de argentinos en una isla argentina, el Foreign Office (el ministerio de relaciones exteriores del reino de Inglaterra) presenta una protesta ante el gobierno argentino por "violación de la soberanía británica" en las Georgias.

En su nota de protesta el gobierno inglés dice que el grupo de argentinos desembarcó en la Isla San Pedro izó una bandera nacional argentina y cantó el Himno Nacional. De ahí en más y mientras la diplomacia argentina y la inglesa intentaban llegar a un acuerdo, Gran Bretaña envía un buque de guerra (el HMS "Endurance"), mientras en las Malvinas es atacada la oficina de LADE, Líneas Aéreas del Estado, la Argentina responde con el envío del buque ARA "Bahía Paraíso" y las corbetas misilísticas ARA "Drumond" y ARA "Granville". Gran Bretaña insiste en sus reclamos y en el envío de un contingente de infantes de marina a las islas Malvinas ("una dotación de reemplazo, un cambio de guardia ordinario" se apresura a aclarar el Foreign Office) y nuestro país moviliza a gran parte de su flota de guerra. Para comprender qué pasó, para intentar entender qué es lo que puede pasar, es necesario hacer un poco de historia.

Faltan casi veinte días para Navidad. El buque ARA "Almirante Irizar" llega a la isla San Pedro. La tripulación: oficiales, marineros, técnicos electromecánicos, técnicos electricistas, técnicos de movimiento de materiales, coordinadores operativos, un cocinero, un médico, dos empresarios, desembarca en Grytviken, la ciudad (la única ciudad de la isla) donde se encuentran las instalaciones más importantes para el faenamamiento de ballenas, inactivas desde 1966. El motivo del viaje: lograr, finalmente, después tres años de negociaciones, realizar los estudios necesarios sobre la chatarra de las estaciones balleneras para su dismantelamiento y posterior compra de material en desuso. Los interesados: la firma argentina Georgias del Sur (de Constantino Davidoff) y la firma inglesa Christian Salvensen Limited, de la 50 East Fettes Avenue, en Edimburgo, Escocia. Una empresa argentina y una inglesa. Un pacto: llegar a la isla San Pedro, hacer el estudio de los materiales, volver con el personal necesario y comprar la chatarra. Se hicieron los estudios, se tomaron las fotografías. Los trece habitantes de la isla San Pedro, 11 científicos ingleses pertenecientes a la BAS (British Antarctic Survey) y dos encargados del mantenimiento y cuidado de la estación

ballenera y demás instalaciones de la isla. Una sola persona más que hace trece años, cuando solamente eran doce los habitantes de la isla.

Los técnicos habían viajado 3.200 kilómetros desde Buenos Aires y al llegar los hombres descubrieron las ruinas de las estaciones balleneras. Hundidas las chimeneas, las banderas pintadas en alguna pared, hoy descascaradas, lavadas y casi sin color, la soledad de una isla que alguna vez llegó a tener 2.000 habitantes, los 160 kilómetros de largo y los 30 o 40 de ancho en sus partes extremas, les parecieron inmensos, infinitamente inmensos y deshabitados. En el centro, en el punto más elevado del lugar, el monte Paget, de la cadena Allardyce, que corta longitudinalmente a la isla San Pedro.

## **La voz de la empresa Georgias del Sur**

Pasaron casi tres meses desde aquel primer viaje. El 12 de marzo de 1982, la empresa Georgias del Sur encaró otro viaje a la isla San Pedro. Esta vez, 42 personas iban a encargarse del desmantelamiento de la factoría. La empresa Georgias del Sur recibió a GENTE en una oficina, la 107, del primer piso del edificio de la calle Suipacha 207, donde una placa reza: "Doctor Juan Carlos Olima – Abogado". El responsable de la empresa, Constantino Davidoff, decidió no contestar y que lo hiciera por él el doctor Olima. Este fue el diálogo:

- El buque sale el día 12 a las cero horas y llega el 19. Permanecen en el lugar cinco días hasta tanto se dieran por finalizadas las tareas de armado del campamento. Viajan en el buque 42 personas de las que deben regresar tres. Lo hacen dos, ya que el operador de radio debe quedarse porque se presentan problemas en la instalación de la antena. La carga consistía en: grúas montadas sobre orugas, lanchas para el transporte del personal, autoelevadores, motopalas, tractores, equipo pesado y ochenta toneladas de equipo liviano, provisiones y equipo médico. De allí en más no tuvimos ninguna información. Nosotros nos enteramos de lo sucedido por medio de las noticias dadas a conocer por los servicios periodísticos. Y decidimos mantener silencio en nuestras comunicaciones para salvaguardar la seguridad de nuestros operarios. Todos los días hablamos con ellos pero nuestras conversaciones son casi siempre las mismas. Ellos dicen: se está trabajando ciento por ciento. Las condiciones climáticas son malas. Lluvia, frío. Todos están en perfecto estado de salud. Inclusive hemos hablado con el médico, Walter Pereyra, y nos ha informado que hasta el momento todo el personal se encuentra perfectamente bien.

- ¿Si se produjera algún tipo de problema, esta gente a quién acudiría? ¿Quiénes están en condiciones de ayudarlos?

- La única conexión que tienen es por nuestro intermedio. A la isla de San Pedro se llega solamente por barco. No hay otro medio de transporte. Una pregunta que nos haríamos en caso de dificultades es ¿en qué barco?, y segundo ¿a qué costo?

- ¿Esas personas, entonces no cuentan con ningún tipo de ayuda inmediata?

- Todo está previsto, las condiciones médicas son inmejorables.

- Mi pregunta es: ¿si se produjera algún tipo de fricción, a quien recurrirían?

- Esa es una hipótesis. Y como tal no voy a contestarla. Sólo hay una pequeña guarnición británica en esas islas y no se ha producido ningún tipo de enfrentamiento. Siempre hay mecanismos internos a los que se puede recurrir para avisarnos de cualquier contratiempo.

- ¿Cómo fue seleccionado el personal?

- Por la firma Montelmecc a cargo del señor Domínguez (ponga Domínguez nomás, sin el nombre). El primer viaje a las islas lo efectuó el propio Domínguez junto al actual director de las obras para supervisar el lugar, las condiciones de trabajo y coordinar la fase operativa para después hacer una precisa selección del personal, buscar la gente adecuada, hacer posteriormente los exámenes clínicos y armar el operativo. En éste intervinieron un médico, un enfermero bioquímico y un psiquiatra a efectos de eliminar todas aquellas personas que determinaran rasgos incompatibles. En total fueron seleccionadas treinta y nueve personas aptas para convivir por un período bastante largo.

- ¿Cuál considera usted que fue el origen del problema? - Sinceramente buscamos el origen pero creo que el mismo fue planteado pura y exclusivamente por las autoridades británicas.

- ¿Piensan relevar a esas personas, interrumpir la obra?

- Esto ha llevado mucho tiempo, demasiado esfuerzo y mucha inversión. Honestamente no vemos ninguna razón para hacerlo. Por otra parte, de las comunicaciones diarias mantenidas no se desprende de parte de ellos, ningún deseo de volver hasta tanto no se haya finalizado el trabajo.

- ¿Cuándo tendría que darse por terminado el trabajo?

- De acuerdo al contrato teníamos tiempo hasta el 31 de marzo de 1983, pero hubo por nuestra parte una solicitud de prórroga al que la empresa Christian Salvensen Limited accedió, previo pago de treinta mil libras esterlinas. Así es que los trabajos continuarán sin interrupción.

- ¿Ustedes cuentan con equipo de radio propio para comunicarse con la isla?

- Para mayor comodidad ha sido trasladado hasta la casa de un radioaficionado y él ha pedido que su nombre y dirección permanezcan en el anonimato. No podemos darles ningún otro tipo de información. Sólo podemos decirle que todos están perfectamente y con deseos de seguir cumpliendo sus funciones en ese lugar.

- Tampoco

- Capitán, ¿entre el grupo de pasajeros había hombres que de pronto no tenían nada que ver con la empresa Georgias Sociedad Anónima?

- ¿Usted quiere saber si había hombres de la Armada entre esa gente?

- Sí

- No, no había gente de la Armada. Eran todos trabajadores.

- El "Bahía Buen Suceso", ¿operó normalmente durante el tiempo que permaneció en ese puerto?

- Nosotros operamos perfecta y normalmente. No vimos ningún buque extranjero ni nada de eso. Todo consistió en preparar los muelles porque no se encontraban en buen estado. Al estar inactiva esa factoría, el muelle no se usaba. Así que tuvimos que hacer algunos arreglitos para descargar los equipos.

- O sea que no hubo interferencia durante esos tres días.

- Para nada. En absoluto.

- ¿En esos tres días tuvieron algún tipo de comunicación con otros buques que operaban en la zona?

- No, no... Le vuelvo a repetir: nosotros hicimos la penetración –llamémosla de esa manera- a la isla, cumplimos las tareas y después nos fuimos.

- ¿Ustedes tuvieron que pedir algún permiso especial para amarrar en Georgias?  
- Bueno, sobre ese punto yo entiendo que todo se hizo por las vías diplomáticas correspondientes. La prueba está que nosotros llegamos y no fuimos "interceptados", por así decirlo, por nadie.

- ¿Cuándo se entera usted de lo sucedido en la isla San Pedro?  
- Bueno, por radio. Nosotros nos enteramos de lo sucedido mientras estábamos en camino a Ushuaia.

- ¿Qué pensó usted, capitán?  
- Me sorprendió, por supuesto. Cuando llegamos a Ushuaia terminé de enterarme de los acontecimientos por los diarios y los noticieros.

- ¿Nadie le pidió a usted un informe?  
- No, para nada.

- ¿Ni siquiera lo llamaron de Buenos Aires? ¿No fue llamado por la Cancillería?  
- Tampoco.

- ¿Cuál era el ánimo de su tripulación, capitán?  
- Normal. No han vivido ninguna experiencia extraordinaria, salvo la de conocer un lugar para algunos nuevo.

- Quiero decir si de pronto hubo tensión en el buque...  
- No, nunca. Nunca porque no se presentó ningún acontecimiento anormal como para producir ese clima de tensión que usted se refiere.

- Volviendo al tema del desembarco, capitán, ¿por qué cree usted que pasó lo que pasó?  
- No puedo responderle. Veá: nadie en este buque vio nada. Le repito: yo me entero de lo sucedido por radio y en camino a Ushuaia.

- ¿Hace mucho que es capitán del "Buen Suceso"?  
- Hace aproximadamente doce años que estoy en el Servicio de Transportes Navales, y al mando del buque a mediados de 1979.

- ¿De qué hablaban los pasajeros con usted?  
- ¿Mientras nos acercábamos a Georgias? Bueno, de trabajo, de las islas. De nada más. Créame lo que le digo: nunca se habló de otro tema que no fuera ése. Por otra parte, yo creo que los comunicados oficiales que se están dando sobre este episodio son bien claros, ¿no?

- Sí, pero...  
- Sí, sí, ya sé a dónde quiere llegar: el "Buen Suceso" fue en cierto modo el "promotor" de esta aventura, pero quiero aclararle que lo único que hicimos nosotros fue trasladar a un grupo de hombres a ese lugar y nada más.

- La última pregunta, capitán, ¿cómo cree que va a terminar todo esto?  
- Tendría que terminar bien, ¿no le parece?

