MALVINAS 40 años

Aportes económicos sobre el Atlántico Sur

MANUEL BELGRANO EDICIONES

AUTORIDADES

Presidente de la Nación
Alberto Fernández

Ministro de Economía
Sergio Tomás Massa

Jefe de Gabinete de Asesores
Jorge Leonardo Madcur

Director General de Relaciones Institucionales
Lautaro Vicario

Secretario de Malvinas,
Antártida y Atlántico Sur
Guillermo Carmona

Director del Museo Malvinas
e Islas del Atlántico Sur
Edgardo Esteban

MALVINAS
40 años

Aportes económicos sobre el Atlántico Sur

MANUEL BELGRANO EDICIONES

Coordinación General
Florencia Kleisner
Marianela Canestrari Marin

Corrección
Mónica Herrero

Diseño y Diagramación
Dominique Cortondo Arias

Malvinas, 40 años / Juan Rattenbach ... [*et al.*]. - 1ª ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Editorial Manuel Belgrano del Ministerio de Economía, 2022.
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-48549-1-9

1. Islas Malvinas. I. Rattenbach, Juan.
CDD 330.0982

Ministerio de Economía Argentina

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto Argentina

MUSEO MALVINAS E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

MALVINAS 40 años

Aportes económicos sobre el Atlántico Sur

MANUEL BELGRANO EDICIONES

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

Sergio Tomás Massa

Este libro publicado por el Sello Editorial Manuel Belgrano de nuestro Ministerio de Economía es un reconocimiento a quienes dejaron su vida por la Patria. Se trata de un ejemplar que pretende profundizar en los derechos soberanos argentinos de las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes.

Desde el Ministerio de Economía estamos haciendo un pequeño aporte a la conmemoración denominada "Malvinas Nos Une", a 40 años del conflicto del Atlántico Sur, así como lo han realizado otros ministerios y organismos del Estado, actividades que han sido encabezadas por la Secretaría Malvinas dependiente de Cancillería y del Museo Malvinas a través de la conformación de la Mesa Interministerial: Agenda Malvinas, 40 años.

En esta publicación, un grupo heterogéneo de expertos e investigadores nos invitan a la reflexión y discusión sobre las Islas Malvinas y su vínculo con aspectos económicos.

Siento un gran orgullo por ser parte de la difusión para que la causa Malvinas siga estando en boca de todos los argentinos y argentinas.

Debemos como Nación tener la capacidad de construir el legado destinado a nuestros hijos e hijas para que, algún día, vuelva a flamear en las Islas Malvinas la bandera argentina.

Por la gloria de quienes dejaron su vida y por el honor de nuestros soldados.

Malvinas nos Une.

Sergio Tomás Massa
Ministro de Economía

PRÓLOGO

Guillermo Carmona

El estudio, la investigación, el debate y la reflexión sobre la cuestión Malvinas es una tarea que puede y debe ser abordada en todos sus niveles. Así, entendemos que un análisis transversal de todas las problemáticas por las que esta cuestión atraviesa es fundamental, así como el de todos aquellos aspectos que hacen a las políticas centrales del país y del pueblo argentino.

Por este motivo, desde la Secretaría que tengo el honor de dirigir, creemos firmemente en la importancia de promover el debate sobre la cuestión Malvinas en toda su complejidad. Creemos que es fundamental establecer un diálogo interdisciplinario que parta de los principios establecidos por la Constitución Nacional y la comunidad internacional, y que impulse la reflexión y el pensamiento crítico como elementos esenciales que hacen a un abordaje integral de la cuestión Malvinas.

La investigación científica y tecnológica es una herramienta necesaria y esencial a efectos de potenciar la proyección nacional y, al mismo tiempo, integrar y reforzar los objetivos de la política exterior argentina, donde la recuperación del ejercicio efectivo de la soberanía sobre nuestros archipiélagos australes encuentra un lugar destacado por ser el asunto de política exterior más antiguo e importante de nuestro país.

En este sentido, es importante resaltar que uno de los objetivos de la "Agenda Malvinas 40 Años" es profundizar la difusión y visibilización de los derechos soberanos argentinos respecto de las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes. Destaco así el aporte realizado por el Ministerio de Economía en la mesa interministerial donde se ha incentivado la investigación y producción académica que puede verse plasmada en esta obra. Contamos con la contribución de varios especialistas que aportan análisis y reflexiones sobre las distintas aristas de la cuestión Malvinas poniendo el foco en los aspectos económicos.

A lo largo de estos siete ensayos, leeremos los aportes de Juan Terranova y María Belloni sobre la historia de la marina mercante argentina, el comercio

naval y la defensa de nuestras fronteras marítimas. Juan Rattenbach nos describe las consecuencias económicas del conflicto del Atlántico Sur y de la extensión ilegal de la Zona Económica Exclusiva por parte del Reino Unido. Las investigadoras Daniela Varela y Mariana Altieri, por su parte, analizan la importancia de los recursos energéticos en las Islas Malvinas y su relevancia en la geopolítica. El exlegislador provincial cordobés Omar Ruiz reflexiona sobre las capacidades nacionales para las políticas soberanas en torno a Malvinas y sobre la geopolítica como proyección de poder. En otro orden de temas, Bernardo Bonafina, Federico Fernández Reigosa y Susana Pereyra escriben, desde un punto de vista teórico, sobre la política colonial pesquera y la conceptualización de "inteligencia económica". Juan Cruz Campagna describe algunos aspectos de la economía de las Islas y el papel e influencia de la corporación monopólica británica que ha usufructuado los recursos naturales de las islas. Finalmente, apoyada en corrientes teóricas, Camila Bonetti analiza las consecuencias normativas, políticas y económicas del *brexit*.

Las distintas miradas que expresan estos aportes permitirán al lector informarse sobre temas no tan conocidos en torno a la cuestión Malvinas y profundizar también en el análisis sobre temáticas político-económicas que, como expresé anteriormente, poseen una gran variedad de aristas a explorar.

Habiendo ingresado en el cuarto decenio internacional para la eliminación del colonialismo, tras 50 resoluciones de la Organización de las Naciones Unidas que instan a los gobiernos del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y al nuestro a reanudar las negociaciones para solucionar la disputa de soberanía sobre la cuestión Malvinas, la comunidad internacional debe poner fin, de una vez y para siempre, al anacronismo del colonialismo en pleno siglo XXI. Esta obra, sin dudas, es un aporte en pos de la concreción de dicho objetivo.

Guillermo Carmona
Secretario de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur
Ministerio de Relaciones Exteriores,
Comercio Internacional y Culto

MALVINAS 40 años

Aportes económicos sobre el Atlántico Sur

Juan Terranova
Licenciado en Letras por la Universidad de Buenos Aires. Trabaja en el Área de Investigación y Archivo del Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur. Es autor de los libros *Puerto Belgrano, ARA* Bahía Paraíso*, la historia del buque polar que fue a la Guerra de Malvinas* y *Remo Omar Busson, antes, durante y después de Malvinas.*

María Belloni
Trabaja en el Área de Investigación y Archivo del Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur.

BREVE HISTORIA DE LA MARINA MERCANTE ARGENTINA

Juan Terranova
María Belloni

INTRODUCCIÓN

Con el objetivo de reivindicar, volver a contar y ampliar nuestros conocimientos sobre la participación de la marina mercante en la defensa de nuestra soberanía marítima argentina, el Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur realizó, a mediados del 2019, una muestra que se llamó *Marina Mercante Argentina, una mirada soberana.* La muestra fue curada por Luisa Di Tomasso y la investigación sobre la que se basó fue un trabajo conjunto del Área de Investigación y Archivo del museo. Mientras la investigación y la muestra se desarrollaban, comprendimos que no existía una bibliografía adecuada sobre el tema y decidimos organizar las notas generales que íbamos tomando como un material introductorio y de fácil acceso que podría servir para brindar un poco más de información a curiosos, profesionales y escolares.

El documento final abarca cinco siglos de historia resumidos en pocas páginas. Las ausencias y omisiones serán, entonces, evidentes, y los errores, posibles. Sin embargo, una lectura fluida de estos temas centrales en nuestra

conformación como nación quizás logren incentivar investigaciones, preguntas y búsquedas de datos.

Las voces de los mercantes que participaron en el conflicto bélico del Atlántico Sur fueron registradas durante entrevistas realizadas por Juan Terranova. Ellas son fuente privilegiada de valiosa información sobre un complejo, y en parte todavía desconocido, hecho histórico. Es un privilegio para nosotros contar con sus palabras.

El comercio como actividad social indispensable para el desarrollo del hombre parece no respetar fronteras. En el mercado medieval se mezclaban lenguas, naciones y religiones. En la actualidad, la banca internacional funciona a nivel global. A primera vista, es poco lo que pueden decir los comerciantes de cualquier época sobre la soberanía de los pueblos. ¿Mercado y soberanía corren por canales diferenciados en la existencia humana? ¿Qué diálogo entabla el comercio con la defensa de las fronteras? En la Argentina, el mar siempre fue y es un desafío. La marina mercante argentina, en sus diferentes versiones a lo largo de la historia, tiene su lugar ganado como defensora de los intereses nacionales. Con oscilaciones, a veces firme, a veces de forma intermitente, desde el contrabando inicial hasta la creación de la Empresa de Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), desde la navegación de los ríos hasta la guerra de Malvinas, la marina mercante tiene una larga y rica historia de servicio y defensa de la soberanía.

1.

Pedro de Mendoza funda la ciudad de Buenos Aires en 1536. En abril de 1538, llega al puerto de Santa María de los Buenos Aires el primer barco mercante del que se tiene registro. Lo capitanea el genovés León Pancaldo, un sobreviviente de la expedición de Fernando Magallanes. Pancaldo había equipado dos naves con el objetivo de llegar a Perú, centro minero de oro y plata. Tormentas y accidentes hicieron que desistiera de su empresa y, de vuelta a Europa, tomó puerto en nuestras costas.

En el Río de Plata, acosada por el poder náutico de Inglaterra, la Corona Española había impuesto, desde 1535, la prohibición de la navegación mercante. Por esto, Pancaldo tuvo que pedir permiso para vender algunas mercancías a los porteños. Obtenido el permiso real, introdujo de forma clandestina dos

esclavos. Las autoridades lo objetaron y le iniciaron una demanda. Esta situación le adjudicó a Pancaldo un doble título, el del primer marino mercante de nuestra ciudad y al mismo tiempo el del primer contrabandista. Esta condición doble, de actividades a la vez contradictorias y complementarias, presenta de manera arquetípica las tensiones que signaron la vida comercial del puerto durante la colonia. En el origen, entonces, fue el comercio y el contrabando.

El 11 de junio de 1580, Juan de Garay vuelve a fundar la ciudad de la Santísima Trinidad y el Puerto de Santa María de los Buenos Aires. Pero el desarrollo comercial de su puerto es de corto alcance debido a las restricciones de la Corona y su celoso proteccionismo económico. En 1561, Sevilla había sido declarada "puerto único". ¿Solo un puerto? Lo sabemos, el que domina el puerto... Hubo que esperar hasta el 12 de octubre de 1778 en el marco de las reformas borbónicas, para que el rey Carlos III de España promulgara el *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias* con el fin de permitir la libertad comercial entre España e Hispanoamérica. En los hechos, esta decisión abrió al comercio trece puertos de España con veintisiete del continente americano todavía designado como las Indias en los mapas españoles.

En 1777 España y Portugal firman el Tratado de San Ildefonso, lo cual lleva a que España e Inglaterra rompan relaciones diplomáticas en 1796. Sumado al predominio inglés de los mares, esto hizo que los dominios borbones de ultramar quedaran bloqueados. Las importaciones y exportaciones de Buenos Aires se redujeron al mínimo y el contrabando, siempre presente, se potenció.

Mientras tanto, basado en su ideario soberano, Manuel Belgrano funda, el 25 de noviembre de 1799, la primera Escuela de Náutica bajo la protección del Real Consulado español. No sin problemas, cierres e interrupciones, esa es la misma escuela que hoy forma a nuestros marinos mercantes.

En 1806 y 1807 se producen las invasiones inglesas. Empobrecidos por las vedas comerciales, orgullosos de haberse defendido de una potencia extranjera por sus propios medios, los porteños comienzan a pensar en la independencia. En 1810, se produce la Revolución de Mayo. En 1816, se celebra la Independencia de España. Las Provincias del Plata pueden ahora comerciar con libertad, descubriendo las limitaciones geográficas y las posibilidades náuticas del Río de la Plata.

El 29 de mayo de 1810, se crea una fuerza militar local cuyo objetivo es la defensa nacional y los intereses vitales de la nueva nación. Pero los criollos

carecían de armadores y astilleros. Tampoco tenían oficiales o marinos experimentados. Por eso, mientras los jóvenes patriotas comenzaban a gobernar la nueva nación, en el mar se implementó la "guerra de corso", una forma de combate naval llevado adelante por civiles y particulares que recibían una autorización del Estado, la famosa "patente de corso" para hostilizar y capturar naves enemigas. El pago por esa actividad, peligrosa, mercenaria y a la vez heroica, eran las mismas embarcaciones capturadas y su carga. Resulta difícil separar esta rudimentaria modalidad de guerra náutica de la historia comercial marina ya que los marinos, que eran militares a la hora de hacer valer su patente, se convertían en comerciantes a la hora de vender su botín. Marineros de todas las nacionalidades tramitaron su patente de corso en la provincia de Buenos Aires y esa modalidad militar sirvió, por una parte, para comenzar a defender la soberanía marítima argentina de las potencias europeas, en especial de España e Inglaterra y, por otra parte, para no favorecer la consolidación de rutas mercantes regulares. Sin embargo, durante la guerra contra Brasil, emprendimientos privados comenzaron a fabricar barcos y barcazas de todo tipo. Sobre el Riachuelo, en el Tigre y sobre el Paraná, artesanos vascos y aprendices criollos construyeron goletas, bergantines, zumacas y lanchones. El nacimiento del comercio naval argentino está, así, ligado a la constitución de una marina de guerra. Esta colaboración y superposición de funciones continuará a lo largo del siglo XIX y también del siglo XX.

En 1859, el astillero de José Badaracco e Hijos, ubicado en la Vuelta de Rocha del Riachuelo, botó el *Primer Argentino,* un "barco a ruedas", que sirvió como paquete postal durante algún tiempo. Su captura por fuerzas paraguayas en el puerto de Corrientes fue uno de los desencadenantes de la declaración de guerra de la Argentina al Paraguay.

A lo largo del siglo XIX, la combinación de estuario con delta hizo que los navegantes nunca se sintieran cómodos entrando en Buenos Aires. Un barco de 16 pies no podía acercarse y debía quedar a 5000 metros de la costa, en rada abierta, sin reparo alguno, expuesto a los vientos. Canales poco profundos y fuertes sudestadas, más bancos de lodo e islas que aparecían y desaparecían según el clima, y no pocas naves hundidas a poca profundidad, hicieron del puerto de la ciudad un "infierno de vagantes". Por estos motivos, se preferían los Puertos de Ensenada o el del Riachuelo, cuyo práctico canal de Las Catalinas permitía un acceso más confortable. Los buques que elegían anclar

en la rada exterior de Buenos Aires debían contratar o disponer de chalupas o balleneras para llevar pasajeros y productos hasta la costa. Podían ser impulsados a remo o, incluso, dada la baja profundidad del río, tirados por carretas de bueyes y caballos.

En 1882, Julio Argentino Roca, elegido presidente por primera vez en 1880, contrató al comerciante Eduardo Madero para que se encargara de la construcción de un nuevo puerto que solucionara estos inconvenientes geográficos y permitiera que barcos de gran calado pudieran cargar y descargar productos y mercaderías en la ciudad de Buenos Aires. La obra se inició el 1 de abril de 1887. La primera dársena que se inauguró fue la sur el 28 de enero de 1889, luego se fueron habilitando los diferentes diques y, en la etapa final del canal norte, el puerto se abrió al tráfico fluvial el 31 de marzo de 1898, día en que se dio por terminada la obra. Empresas argentinas y extranjeras construyeron en sus alrededores silos, depósitos y galpones de todo tipo.

Una vez que el proyecto estuvo completado, el primer barco en entrar a Dársena Norte fue el *Eolo*, un vapor de pasajeros que hacía la carrera Montevideo-Buenos Aires. Su dueño era Nicolás Mihanovich, un empresario naviero de origen dálmata, que junto a su hermano Miguel había llegado al Plata en 1867. Ambos se emplearon como remolcadores, compraron barcos y se iniciaron como armadores en 1875. Décadas de trabajo y aventuras en el río hicieron que los hermanos Mihanovich constituyeran la empresa naviera más importante de la Argentina. En 1898, uniendo diferentes empresas menores, constituyeron la Compañía Colectiva de Navegación a Vapor Nicolás Mihanovich, que llegó a poseer talleres en Salto y una moderna flota de vapores de pasajeros.

2.

En 1917, la guerra obligó a Mihanovich a desprenderse de algunos buques y otros activos. Si bien su empresa pertenecía a un país neutral, Mihanovich era ciudadano del Imperio austrohúngaro; por lo tanto, los Aliados lo consideraron un enemigo. Entre 1917 y 1918, los hermanos Dodero formaron la Compañía Argentina de Navegación Dodero S.A., un consorcio que recibió los barcos y las líneas fluviales de los hermanos Mihanovich. Sobre esa base, años después, se crearía la Flota Mercante Argentina.

Hacia 1900, Puerto Madero no daba abasto con las demandas de los buques de ultramar y, debido al aumento del tamaño de los barcos, cada vez más grandes y con mayor calado, el gobierno comenzó la construcción de otro puerto, siguiendo las ideas del ingeniero Luis Huergo. Así nació Puerto Nuevo, una serie de dársenas abiertas en forma de peine, que se inauguró en 1919 y sigue activo hoy en día.

La historia de la navegación comercial argentina iba a cambiar de forma drástica, pero no todavía. En su ensayo *Perón y la política marítima en la Argentina*, Raimundo Siepe y Monserrat Llairó anotan:

> Más de la mitad de la producción argentina, sobre todo cereales y carne, era adquirida por Gran Bretaña. Este país que poseía la mayor flota comercial del mundo estaba además en condiciones, por el volumen de su exportación a la Argentina y por la amplitud de sus bodegas, de imponer las condiciones de transporte. Esta dependencia económica de la Argentina con el exterior debe reprocharse a la clase dirigente que gobernó al país a partir de la segunda mitad del siglo XIX, que postergaba las mejoras, encarpetaba los proyectos para revertir esta situación y no hacía cumplir las pocas leyes cuando se sancionaban.

Encontramos una síntesis oprobiosa de ese análisis en una frase, casi una orden, de la *The Review of the River Plate*, publicada el 12 de octubre de 1928: "No se ocupe la Argentina por el transporte, ocúpese de producir materias primas, pues de lo otro se encargarán eficientemente los demás".

La primera iniciativa seria para dotar al país de una marina mercante data del año 1912. El diputado nacional Estanislao Zeballos propuso la creación de una flota mercante estatal, para cuyos fines se debían acordar quince millones de pesos, librando además de derechos aduaneros por el espacio de cinco años a los materiales empleados en la construcción y conservación de los buques. Dos años después, en 1914, la guerra afectó la navegación mundial y el proyecto se retomó sin éxito. Existían capitales, proyectos, iniciativas y material humano idóneo, pero la realización dependía de los intereses creados, que hacían fracasar toda buena intención. Por otra parte, la Primera Guerra Mundial hizo que muchos armadores y empresarios de astilleros argentinos aceptaran ofertas de las potencias europeas en conflicto y dejaran así de fabricar barcos para la Argentina.

Más allá de estos conflictos de intereses, el descubrimiento y la posterior puesta en marcha de la producción petrolera en Comodoro Rivadavia traerían aparejadas nuevas necesidades navieras. En un principio, esta demanda fue atendida por buques tanques de bandera extranjera. Luego, unidades de la Armada Argentina comenzaron a participar en el traslado de petróleo crudo y combustibles refinados. El 22 de septiembre de 1921, se crea la flota petrolera de la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF). En 1932, el Congreso Nacional sancionó la Ley 11668, que reglamentaba su régimen orgánico. Las crecientes necesidades de transporte llevaron a YPF a adquirir nuevos buques para satisfacer las demandas de sus refinerías y plantas extractoras. En los años 50, YPF se destacaba en la actividad naviera nacional, superando a las multinacionales ESSO y Shell.

El 17 de diciembre de 1934, el Poder Ejecutivo dicta el Decreto 53414, por el cual se crea una comisión para estudiar y organizar la Marina Mercante Nacional. Sin embargo, hacia fines de la década del 30, las grandes marinas mercantes del mundo, en especial la inglesa, monopolizaban el tráfico marino a nivel mundial. La flota argentina contaba con ochenta y cinco barcos, de los cuales solo trece realizaban navegación de ultramar, con solo un 26,4 % operativo sobre un total de 265.678 toneladas de registro bruto. El comercio exterior argentino estaba, así, en manos de marinas mercantes extranjeras. Nuestro país no contaba con una marina mercante de ultramar acorde con el movimiento de sus exportaciones e importaciones y cada vez era más evidente su rezago con respecto a otras naciones.

Durante la Segunda Guerra Mundial, los barcos de bandera alemana e italiana se retiraron de nuestros puertos. Los ingleses, por su parte, disminuyeron sus servicios. La situación se agravó cuando en 1941 Estados Unidos y Japón tomaron parte en el conflicto armado. Los barcos estadounidenses restringieron sus servicios y los japoneses dejaron de operar. La Segunda Guerra Mundial se peleaba ya en todo el planeta y las potencias necesitaban sus barcos para abastecer sus fuerzas alrededor del globo. La Argentina, así, se encontraba con el doble problema de no poder colocar sus saldos exportables en otros mercados y se iba desaprovisionando de insumos e importaciones. Por este motivo, el 16 de octubre de 1941 se crea la Flota Mercante del Estado por decreto del presidente Ramón Castillo.

El 1 de noviembre de 1941, el buque *Río Dulce* partió del puerto de Buenos Aires hacia El Callao, Perú, en el primer viaje de la Flota Mercante del Estado.

Llevaba un cargamento de trigo. El viaje fue tan apurado que el buque fue tocado con la bandera argentina cuando navegaba por el Estrecho de Magallanes en su viaje inaugural. Se conserva una foto de dos marineros pintando la insignia patria a estribor del buque durante la navegación.

Durante la guerra, y pese a su manifiesta neutralidad, naves argentinas fueron objeto de agresiones por parte de ambos bandos. El primer ataque a un buque argentino ocurrió el 27 de mayo de 1940 frente al Golfo de Vizcaya, en el norte de España. El vapor *Uruguay,* que transportaba cereales, fue hundido por un torpedo alemán. Se logró rescatar a sus veintiocho tripulantes y estos pudieron regresar a casa. Dos años más tarde, el 17 de abril de 1942, otro buque argentino, el petrolero *Victoria,* que navegaba al sudeste de Nueva York, a no más de trescientas millas de la costa, también fue torpedeado y, aunque no se hundió, sus tripulantes tuvieron que abandonarlo para ser rescatados luego por un buque norteamericano. El 22 de junio de 1942, cerca de las costas de Nueva York, fue torpedeado y hundido el carguero argentino *Río Tercero.* Cinco de sus tripulantes perdieron la vida. Los marinos mercantes también participaron en rescates de náufragos de buques torpedeados de distinta bandera y filiación. El 2 y 3 de agosto de 1942, el *Río San Juan,* comandado por el capitán de ultramar Ernesto Griebsen, rescató a los tripulantes del *Treminard* y el petrolero *Tricula*, dos barcos británicos torpedeados por submarinos alemanes.

3.

Creada en 1941 y con veinte barcos, la primera Flota Mercante del Estado representaba el 26 % de la marina mercante argentina para barcos de más de 1.000 toneladas de registro bruto. El otro gran armador fue Yacimientos Petrolíferos Fiscales, que atravesó todo el período casi sin poder aumentar su dotación estable de buques y, recién a fines de 1944, incorporó dos barcos tanque, el *San José* y el *San Antonio*. El Grupo Dodero también mantuvo su flota y en 1946 comenzó a incorporar cargueros, como el *Victory* y el *Liberty*, comprados a los Estados Unidos como sobrante de guerra.

En 1946, con el fin de la guerra, la Argentina planea la construcción de barcos nuevos y la constitución de nuevas líneas regulares. Al devolver a sus armadores primitivos los barcos adquiridos con pacto de retroventa y también

los incautados por razones de utilidad pública, comienza a desprenderse de material anticuado y comienza un proceso de renovación. En *Perón y la política marítima en la Argentina*, Raimundo Siepe y Monserrat Llairó nos dicen: "Tenemos entonces, que, al finalizar la guerra en 1945, la Argentina se hallaba con una flota mercante de ultramar que no poseía al iniciarse las hostilidades en septiembre de 1939 y, lo que era más, con vastos planes de alcance en todos sus aspectos".

La importancia de una marina mercante nacional como parte de una política integral de Defensa queda reflejada en la conferencia pronunciada el 10 de junio de 1944 por el entonces coronel Juan Domingo Perón, en calidad de ministro de Guerra, en auspicio de la inauguración de la Cátedra de Defensa Nacional de la Universidad Nacional de La Plata. De ese discurso, tomamos este fragmento:

> En primer lugar, es necesario orientar desde la paz las corrientes comerciales con aquellos países que más difícilmente podrán convertirse en contendientes, en una situación bélica determinada; ya que siendo el comercio una de las principales fuentes de la economía y de las finanzas de la Nación, conviene mantenerlo a su mayor nivel compatible con la situación de guerra. Luego, deben estudiarse los puertos por donde saldrán nuestros productos e ingresarán los del extranjero. Se debe determinar cuáles son los susceptibles de sufrir ataques aéreos o navales, los que pueden ser bloqueados con mayor facilidad, etc. Esto con el objeto de saber cuáles son los utilizables y cuáles son las ampliaciones necesarias en sus instalaciones para admitir la absorción de los movimientos comerciales de los otros. A continuación habrá que considerar la forma en que dichos productos atravesarán el mar, a fin de asegurarlos contra el ataque naval del adversario. Surge, como condición óptima, la necesidad de disponer de una numerosa flota mercante propia, y de una poderosa Marina que la defienda.

A medida que la posguerra se alarga, la Argentina aumenta sus buques de ultramar, muchos de ellos dotados de bodegas frigoríficas, y crea líneas de pasajeros. Se refuerza el tráfico costero con barcos adquiridos por la Marina de Guerra y por algunos armadores privados. La flota petrolera es sostenida y fomentada como parte de la disputa por la extracción y administración de los hidrocarburos. Ahora son los barcos de bandera argentina los que brindan sus servicios a otras naciones. En 1948 se crea la Secretaría de Transportes

que luego pasaría a ser el Ministerio de Transportes. El Grupo Dodero es estatizado. La Argentina se transforma en un país constructor de buques. Los que antes eran patrones y decidían costos y beneficios ahora son los que emplean nuestros servicios.

El comercio exterior argentino pasa de nueve millones de toneladas en el año 1943 a veintitrés millones en 1948, para estabilizarse en dieciocho millones de toneladas en los años 1949, 1950 y 1951.

Al término de la Segunda Guerra Mundial, se produce una violenta expansión del tráfico de pasajeros. Inmigrantes de todo tipo dejan Europa por América. Se generan nuevos empleos en el mundo. Y aunque la aeronavegación va aumentando su importancia, los hombres, las mujeres y los niños todavía viajan en barco. En 1949 la relación entre pasajeros entrados al país vía aérea era del 19 %, contra el 28,9 % en barcos de ultramar. En 1951, la relación era del 22,2 % vía aérea, contra el 22,8 % embarcado. Atendiendo a estas demandas y a un turismo también en ascenso, la Flota Mercante del Estado incorpora tres transatlánticos de lujo y sigue botando cargueros de ultramar para consolidar líneas regulares a ambas costas de los Estados Unidos, Brasil, Norte de Europa y el Mediterráneo, con tráficos esporádicos a otros puertos americanos.

La Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) fue la empresa naviera del Estado argentino creada el 30 de septiembre de 1960 a través de la Ley 15761 y sus Estatutos fueron aprobados por Decreto 3132/61 del Gobierno del presidente constitucional Arturo Frondizi. Supuso la fusión de dos empresas, ambas estatales: la Flota Mercante del Estado y Flota Argentina de Navegación de Ultramar.

En mayo de 1961, se completa la fusión de las empresas que agrupa ELMA y eso da como activos sesenta buques de bandera argentina. La creación de ELMA es la cristalización de todos los esfuerzos, privados y estatales, por tener una marina mercante argentina que defienda los intereses nacionales. El poder y la presencia de ELMA en nuestros mares fue tal que llegó a ofrecer viajes turísticos a la Antártida.

Poco después, el Estado Argentino implementó una política de integración entre el continente y las Islas Malvinas, marcando una fuerte presencia en el archipiélago durante toda la década del 70. Un ejemplo de ello fue la elaboración del Memorandum de Entendimiento por el cual el Reino Unido contemplaría un proceso de transferencia de soberanía; encontramos otro ejemplo en la firma

de la *Declaración Conjunta referente a comunicaciones entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino*, firmada el 1 de julio de 1971, refrendada en la promulgación de la Ley 19529, la cual comprendió un conjunto de medidas prácticas que facilitaron el movimiento de personas y bienes entre el continente y las islas en ambas direcciones, promoviendo el establecimiento de vínculos culturales, sociales y económicos entre los isleños y el resto de los argentinos. Desde luego, esta política se vio interrumpida luego del conflicto bélico iniciado el primero de mayo de 1982 y finalizado el 14 de junio de ese año.

Orlando Graupera fue el encargado de una agencia marítima en Comodoro Rivadavia, que a través de Transportes Navales sostenía un servicio regular entre el continente y las Islas Malvinas desde el año 1972 hasta antes del conflicto bélico. En un reportaje nos comenta:

> El comandante nos había previsto que fuéramos moderadores de los precios que se cobraban por las mercaderías, por cuanto, hasta ese momento los pesqueros, los buques de turismo y demás les vendían a precios muy elevados. Lo tomamos como algo que había que cumplirlo en esa condición, ser moderadores de los precios. Y comenzamos diciéndole al Sr. Show que nuestro servicio costaría el 15 % del valor de la factura. Hay que tener en cuenta que en esa época la moneda había perdido mucho valor. Había mercaderías que no se conseguían junto a la famosa inflación nuestra. Comenzamos el primer pedido que empezaba con albóndigas en lata, cosa que yo la conocía porque al Sur se mandaba justamente mercadería de primera necesidad porque Transportes Navales tenía precios especiales para transportarla.

Otro hecho digno de mención es el Proyecto Antares. Siendo gobernador durante tres períodos de Tierra del Fuego, Ernesto Manuel Campos llevó adelante obras que parecían imposibles para la época. Logró que fueran reconocidas y subsanadas muchas de las limitaciones de transporte, salud y abastecimiento que complicaban la vida cotidiana de los fueguinos. Entre 1971 y 1972, viajó de forma regular a las Malvinas y estableció contacto con los isleños. Contando con la cooperación activa de YPF, desarrolló el Proyecto Antares, que consistía en la construcción de la planta de almacenaje y distribución de combustible en las islas. Gracias al interés y a la obra de Campos, los malvinenses lograron acceder a una mejor calefacción, rompieron el aislamiento al que los condenaba la Corona británica y muchos de ellos pudieron viajar a Santa Cruz e incluso a

Buenos Aires y Córdoba. Durante ese momento de nuestra historia, las islas y el continente mantuvieron un intenso tráfico comercial.

En 1978, la Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano incorporó el primer grupo de mujeres a sus cursos, siendo nuestro país pionero en la formación e incorporación de mujeres como oficiales mercantes. Aunque no podían saberlo en ese momento, algunas de ellas prestarían servicio muy pronto en una guerra.

4.

Los barcos argentinos mantienen ciertas tradiciones en sus nombres. Los buques de transporte y logística siempre llevan el nombre de una bahía, por ejemplo, *ARA Bahía Buen Suceso, ARA Bahía Aguirre* y *ARA Bahía Paraíso*. Los submarinos tienen nombres de provincias que empiezan con la letra "s", como el *ARA San Luis* y el *ARA Santa Fe*, que estuvieron en la guerra de Malvinas. Por su parte, los buques mercantes de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas del Estado (ELMA) recibieron nombres de accidentes geográficos como el *Río Carcarañá* o el *Río Cincel*. Estos dos buques, de la marina mercante argentina tuvieron un rol destacado durante el conflicto del Atlántico Sur al punto de superponer sus funciones con las de la Armada. Si a lo largo de la historia argentina la marina de guerra funcionó muchas veces como vehículo de acciones comerciales, en 1982 fueron los buques mercantes los que cumplieron tareas militares. ELMA proporcionó naves de todo tipo y hombres que, pese a ser civiles, mostraron en todo momento una vocación de servicio y una valentía admirables.

La marina mercante transportó tropas a las islas y otros puertos patagónicos, operó como soporte logístico, trasladando víveres, equipo y todo tipo de combustibles, como el valioso JP-1 para aviones y helicópteros. Algunos barcos mercantes incluso llevaron armamento a la zona de combate. Alrededor de veinticinco minas fueron trasladadas desde el continente hasta la zona del conflicto y ubicadas en lugares estratégicos por el *ARA Bahía Buen Suceso,* el transporte naval *ARA Isla de los Estados* y el *ARA Forrest*, naves tripuladas con personal civil mezclado a veces con unos pocos militares. Muchos mercantes realizaron también tareas de inteligencia desafiando el control británico, fuera y dentro de la zona de exclusión delimitada por los británicos.

Horacio Ferrario formó parte del Grupo Playa del *ARA Bahía Paraíso*, un transporte polar que luego fue adoptado como buque hospital y pasó de hacer su primera campaña antártica a cumplir tareas logísticas y de sanidad en combate dentro y fuera del Teatro de Operaciones Malvinas. Ferrario nos dice:

> Yo estuve en Malvinas y en Georgias con un buque que primero fue polar, combatió en Georgias, y después se hizo hospital y, por lo tanto, tenía inmunidad. Ahora conozco el caso del hermano de un amigo, que trabajaba en YPF y que es veterano de Malvinas porque llevó un barco lleno de combustible a las islas. Para los argentinos, por ahí, el veterano es el que estuvo en un pozo, con una ametralladora, esa es la imagen que se tiene, y yo no quiero, bajo ningún punto de vista, desmerecer eso. Lo que quiero agregar es que este tipo que se va en ese barco que es una bomba flotante, un barco que no se puede defender si lo atacan... Lo que yo digo es que ese también es un acto heroico.

El *ELMA Río Cincel,* al mando del capitán de ultramar Juan C. Trivelin, con su capacidad de más de 10.000 toneladas, fue el primer barco argentino que llegó a Malvinas, fondeando en la ensenada de Puerto Groussac, entre las siete y las diez de la mañana del 7 de abril de 1982. Su hélice se enredó en el ancla de un pesquero y su remoción implicó el comprometido trabajo de dos buzos afectados al Grupo de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea y dos buzos de la Armada. La tripulación del *Río Cincel* contaba con la oficial de radio Marcia Noemi Marchesotti, primera mujer reconocida como veterana de guerra.

Por los precarios y acotados muelles de Puerto Argentino, mal preparados para la descarga de material pesado, por las dimensiones de los buques mercantes que fondeaban lejos de la costa y por la falta de grúas, la descarga de combustibles e insumos muchas veces se hizo a mano, redundando en un proceso largo y penoso que recordaba la estiba del siglo XIX. Los marinos mercantes y el personal militar de todas las jerarquías trabajaron día y noche en estas descargas.

El *ELMA Formosa* partió el 13 de abril de Buenos Aires con la misión de transportar en sus bodegas combustible para avión, camiones, jeeps, ambulancias, explosivos, municiones, víveres para tres meses y cocinas de campaña. Estos materiales estaban destinados a la Fuerza Aérea, al Grupo de Artillería 601, a la Compañía 10 de Exploración, al Comando de la Décima Brigada, y a los Regimientos de Infantería 3, 6 y 7 del Ejército. En Punta Quilla, Santa Cruz, el *Formosa* recibió la orden de zarpar hacia Malvinas. Dos aviones Neptune le dieron apo-

yo aéreo antisubmarino. Al día siguiente, arribaró a Puerto Argentino. Después llegarían el *ARA Isla de los Estados* y el *ELMA Río Carcarañá*. El 1 de mayo, cuando comenzaron los bombardeos ingleses, se les dio a los mercantes, objetivo preferencial y estratégico de los ataques aéreos, la orden de zarpar.

Francisco "Pancho" Elizalde era oficial de comunicaciones en el *Río Carcarañá*:

> Primero estaba en la radio, escuchando en una frecuencia que era de socorro, llamada urgencia y seguridad, 2182 kilohertz, una frecuencia que se usaba en el Mar del Norte, en el Atlántico. Acá se usaba otra, 4125, que tenía más capacidad. Pero estaba con 2182 y escucho un mensaje en castellano: "Soy el almirante Woodward, les pido que, para evitar un inútil derramamiento de sangre, nos avisen, que los jefes de las tres fuerzas armadas vengan en un helicóptero que nosotros les vamos a mandar...". Escucho eso. Ponele que fue y media, y quince, y menos cinco. Y yo lo miro al jefe de radio Raúl Bechi y le digo: "Agarrate, gordo, que acá se pudre todo". Estábamos con los salvavidas puestos, medio listos para abandonar si había necesidad. Una ilusión, porque si nos pegaban una pepa, volábamos a la mierda, no quedábamos ni para reliquia de santo con todo el combustible y las municiones que teníamos a bordo. Y ahí se armó. Salimos al alerón y veíamos, se sentía, la antiaérea, sentíamos la ráfaga antiaérea, y se veía alguna trazante. Había un techo bajo... ¿A qué carajo le estarán tirando? Y entonces empezaron a aparecer los Harrier abajo de las nubes. En un momento alguno gritó: "¡Avión!" y ahí salimos todos rajando. Terminamos todos donde arrancaba la escalera que era el lugar más central, más protegido, y estábamos ahí los cuarenta tirados uno arriba del otro. De eso me acuerdo. Y cuando nos dan la orden de salir. El buque estaba apagado. En el coche vos tenés un burro de arranque. En un buque es aire comprimido. Hay que cargarlo. Y Zenobi, el jefe de máquinas, se da cuenta y le dice a su segundo, Lombardi: "Tano, tenemos que arrancar el barco". ¿Se podría? "Bueno, vamos a rezar un Ave María". Rezaron un Ave María, se abrazaron, se dieron un beso y empezaron a hacer todas las maniobras. Y el barco hizo puh, puh, puh, puh, puh, y salimos. ¡Salimos! Hay un video donde Kasanzew dice: "Ahí hay un buque que está saliendo". Estaba hablando con un oficial de la Marina. Y se ve que salimos rajando. ¿Adónde íbamos? Nadie sabía.

Mientras los buques huían de las bombas que caían sobre Puerto Argentino, el *Formosa*, que ya había descargado, puso rumbo al continente y fue interceptado, en un error de comunicación, por la Fuerza Aérea Argentina. El buque, ametrallado y bombardeado, siguió navegando sin mayores inconvenientes. Ahora bien, tuvo que hacer el resto del viaje al continente con una bomba alojada en una de sus bodegas. Pablo Delfino, maquinista del *Formosa*, lo cuenta así:

> El segundo ataque fue en el estrecho de San Carlos, ese fue otro error por falta de comunicación, fue un avión argentino comandado por Pablo Carballo. Yo vivo en Bariloche y Pablo Carballo es de Bariloche, nativo de Bariloche, inclusive yo acá conozco a varios que han sido compañeros de colegio, así que mirá vos lo que son las vueltas de la vida. Entonces yo estaba en la máquina, porque cuando nos vamos hubo bastantes problemas, tuvimos gente en la máquina que eran pilotín o nuevo, entonces como yo era el primer maquinista y el que más conocía el barco, dormía en la consola de máquinas, a veces subía para comer, pero trataba de permanecer la mayor cantidad de tiempo posible en la máquina y ahí es complicado porque escuchás los ruidos y no sabés qué pasa. Siempre quedó la anécdota de la bomba que quedó a bordo, pero las bombas que pegaron explotaron en el agua y, desde la máquina —por supuesto que se escucha muchísimo porque retumba en el agua y la máquina está por debajo del agua—, mucho no entendía qué pasaba, llamaba al puente y nadie me contestaba, así que saqué al personal de la máquina y los mandé a todos arriba y me quedé solo esperando las órdenes del puente, hasta que logré comunicarme con el puente, me explicaron lo que pasaba y ahí quedó la cosa. Gracias a Dios, la única bomba que quedó a bordo no explotó y, gracias a Dios, estoy acá hablando con vos porque la bomba que quedó en la bodega 4 hubiese partido el barco y no hubiese quedado ninguno vivo, menos los maquinistas que están abajo en la máquina.

Cuatro buques mercantes fueron hundidos durante el conflicto bélico: el pesquero *Narwal*, el *ARA Isla de los Estados*, el *ARA Bahía del Buen Suceso* y el *Río Carcarañá*. Mientras que uno, el *Yehuin*, fue capturado por las fuerzas británicas. Cada uno de ellos tiene una historia trágica que debemos contar y volver a contar.

En abril de 1982, la Armada Argentina equipó con sonares y tecnología de comunicación al pesquero *Narwal* para que simulara trabajo civil en el bor-

de de la zona de exclusión. El *Narwal* iba tripulado por veinticuatro civiles y un teniente de navío disfrazado de pescador. Los británicos, sin embargo, lo identificaron como espía y fue atacado por dos aviones Sea Harrier del *HMS Hermes* en la mañana del 9 de mayo. En una de sus agresivas pasadas contra un objetivo civil, la metralla alcanzó y mató a Omar Alberto Rupp, dejando también doce heridos de distinta gravedad. Al mismo tiempo, la bodega y la sala de máquinas se llenaron de agua en poco tiempo. Los náufragos que abandonaron el *Narwal* fueron rescatados y enviados al *HMS Invencible.* Hoy una larga serie de fotos y placas que recuerdan a Rupp y al *Narwal* pueden verse en la costanera de Ingeniero White, el puerto de Bahía Blanca.

El *ARA Isla de los Estados*, que transportaba alrededor de 3900 toneladas y había sido adquirido por la empresa Servicio de Transportes Navales a fines de 1980, navegó hasta el estrecho de San Carlos buscando protegerse de los ataques aéreos británicos. En ese mismo estrecho, se encontró con el *Río Carcarañá,* al cual se amadrinó, para terminar de recibir una parte de carga. Esa noche se hizo una cena conjunta entre tripulaciones y enseguida los buques se separaron. No mucho tiempo después, el Isla de los Estados fue localizado por la *HMS Alacrity*, una fragata británica que buscaba contacto con el enemigo y patrullaba el estrecho. Hacia las diez del 10 de mayo de 1982, cerca de la isla Cisne, la *Alacrity* atacó al *Isla de los Estados*, que, alcanzado en sus reservas de combustibles y en su carga de municiones, explotó y se hundió en minutos. De los veinticuatro tripulantes, solo dos fueron rescatados por el *ARA Forrest*. Quince marinos mercantes, tres de la Armada Argentina, dos del Ejército Argentino, uno de la Fuerza Aérea Argentina, más uno de la Prefectura Naval Argentina, perdieron su vida en ese hundimiento.

Mientras el *Isla de los Estados* se hundía debido al ataque, el *Río Carcarañá* seguía a la espera de órdenes. Su centro de comunicaciones logró captar mensajes de radio donde pedían que no les tiraran a las posiciones argentinas en tierra, pensando, de forma errada, que se trataba un ataque de fuego amigo que llegaba de posiciones argentinas en la costa.

El capitán de ultramar Sergio Dorrego era parte de la tripulación del *Río Carcarañá* en Malvinas y a él le tocó avistar los aviones: “Estando de guardia en el puente, veo dos puntos lejanos, pero en la popa del buque, sabiendo que eran aviones, no esperé a pensar si eran propios o enemigos y, en seguida, le avisé al capitán que había dos aviones que nos venían a atacar. Tiraron al

casillaje, no a las bodegas. Supongo que habrán descubierto que estábamos vacíos. O si no es eso, buscaban matar gente y no inutilizar el barco".

Edgardo A. Dell´Encine, capitán del buque *Río Carcarañá* durante Malvinas, recuerda así el ataque:

> De la Bahía de Zorro me ordenan ir a una bahía, Stanley, que se llama Puerto Rey. Porque efectivamente, el capitán del *Isla de los Estados* no tenía absolutamente ninguna hoja para dirigirse a San Carlos. Ninguna. O sea, eso de ir a San Carlos era una ilusión, no sé, totalmente sin fundamentos. Claro que yo sospechaba. Bueno, Puerto Rey. ¿Dónde queda Puerto Rey? Queda sobre la isla Soledad, en la mitad más o menos, a 95 millas de San Carlos. Vamos a Puerto Rey. Ahí, bueno, el segundo oficial se había preparado una carta, marcamos los puntos principales de referencia, y lo había agrandado, y ya con eso, y ya con el uso del radar, no había problema de navegar, paramos en Puerto Rey, eso fue el 3 de mayo. Sí. Luego vinieron a ayudarnos dos alijadores más. Alijadores son los que reciben la carga, ¿no? Que eran el *Monsunen* y el *Forrest.* Todo con personal naval, con unos comandos extraordinarios. Bueno, pero ellos podían recibir seguramente la carga, liviana, digamos. El *Forrest* principalmente recibió la parte de víveres, que la necesitaban para llevarla a Howard, Puerto Yapeyú. Porque se estaban quedando ahí, varados. Bueno, les caímos bien. Pese a que no eran las trescientas toneladas que ellos decían que se podían llevar, apenas cien. Les caímos bien. Una lástima. Ya le digo, podríamos haber llevado... y, de esas cien toneladas, no las puso el Estado. Era donación voluntaria del Mercado Central. Una vergüenza, ¿no cree? Porque podríamos haber llevado cajitas de *corned beef.* Podríamos haber llevado, sí, seiscientas toneladas, tranquilamente, son livianas. Pasaron seis días. Hasta que el 16 amanece un día precioso, precioso. Excepto viento, un vientito fuerza cinco, no era para tanto. Bueno, subo al puente y comento: "Es un día precioso para volar". Y me cargan, sí, sí, digo, es un día precioso para volar. A las once menos cuarto, quince minutos antes de almorzar, quiero recomendarle un par de cositas. Bueno, efectivamente, y fui muy..., vea, le digo, yo tengo un mal presentimiento. Estén atentos, no se queden papando moscas, usé esa palabra, por la banda de estribor. Bajo ningún, no se vayan a dormir la siesta, sabía que el día domingo era un día especial, la pasta. Creo que son ravioles, algo por el estilo, el cocinero. No se vayan a dormir la siesta y, en caso de que demos la alarma, refúgiense del lado de babor. En el (...) principal, debajo

> de babor hay un pasillo largo, cuerpo a tierra ahí, se tiran cuerpo a tierra. Se tapan los ojos, es eso, así de simple. Bueno, efectivamente, a la una, trece y cincuenta, nuestros vigías de ahí gritan: "¡Aviones!". Yo estaba en el cuarto de derrota, adentro. Ni salí a ver afuera aviones. Todo el mundo abajo adonde yo había dicho, efectivamente. Una vez que llegué abajo, sentí una explosión. Evidentemente, había caído una bomba afuera. Pero el barco se hamacaba un poquito. Y segundos más tarde, pegaron la vuelta, pasaron tres veces más. Tirando con los cañones de veinte milímetros. Nos dejaron como un colador. Desde la chimenea hasta la línea de flotación. Y en la parte central. Pero, por suerte, los proyectiles no alcanzaron a traspasar la línea de crujía, así que nadie se lastimó. Nadie se lastimó. Eso es fundamental.

La tripulación se vio, así, obligada a abandonar el barco. En su excelente libro *Rumbo 105 Malvinas,* el marino mercante Santiago Tettamanzi, que fue parte de la tripulación del *Río Carcarañá*, narra el episodio de esta manera:

> Todo había sucedido en pocos minutos y quien lo hubiera visto desde afuera nunca creería que ese abandono, tan tranquilo, ordenado y prolijamente ejecutado por la tripulación del *Río Carcarañá* lo fue en un buque que estuvo hasta ese momento bajo fuego de aviación enemiga; realizado en un intervalo en el que se jugaba la chance que tal vez no se repitiera, donde el único medio para no morir en las heladas aguas australes eran esos dos pequeños botes. Mi vida mercante nunca me presentó, más allá de los simples ejercicios, la oportunidad de participar en el abandono real de un barco. Celebro que esta primera vez haya sido así, con estos bravos del *Carcarañá*, que se demostraron a sí mismos, a sus compañeros y a sus ocasionales pasajeros, como verdaderos profesionales del mar. Allá a lo lejos está la costa de Soledad, solo había que atravesar en botes una milla al descubierto.

Los náufragos del *Río Carcarañá* llegaron por sus propios medios a la costa de la isla Soledad. Encontraron un terreno vacío. El lugar poblado más cercano era Darwin, a unos cincuenta kilómetros de distancia. El *ARA Forrest* los auxilió y llevó, cruzando el estrecho, hasta Bahía Fox en la isla Gran Malvina. Cuando llegaron, encontraron fondeado allí al *ARA Bahía Buen Suceso,* un buque carguero de Transportes Navales, que también había sido atacado y dañado por los británicos. Durante décadas, el *Buen Suceso* había hecho la ruta entre el continen-

te y las islas uniendo a los kelpers con el mundo. Había llevado productos de todo tipo a las islas y muchos turistas conocieron Malvinas gracias a sus viajes. Cuando la guerra terminó, los británicos lo desencallaron, lo llevaron a aguas profundas y lo usaron de objetivo de tiro hasta destruirlo y hundirlo. Es posible que tuviera demasiada historia de paz, cooperación y comercio que debía ser olvidada. Como fuere, después de haber recorrido tantas millas marinas, el noble Bahía Buen Suceso merecía un final mejor. Hoy las cartas náuticas recuerdan el lugar donde se lo hundió como "fondo sucio".

La lista completa de los los buques mercantes que participaron de la guerra en el Teatro de Operaciones Malvinas incluye, entonces, el *ELMA Río Cincel*, *ELMA Formosa* y el *ELMA Córdoba*, que no llegó a Puerto Argentino; el *ELMA Río Carcarañá* fue hundido por los ingleses, al igual que el *ARA Bahía Buen Suceso* y el *ARA Isla de los Estados*, ambos propiedad de la empresa Transportes Navales. El *Yehuin*, que fue capturado, pertenecía a la empresa Geomater y el Mar del Norte, a la empresa La Naviera. El *ARA Monsunen*, mencionado por el capitán Dell´Encine, fue un buque de carga costero que pertenecía a la Falkland Islands Company y, requisado por la Armada Argentina el mismo 2 de abril de 1982, fue puesto al mando del teniente de navío Jorge Gopcevich Canevari.

Dicho esto, muchos otros buques mercantes fungieron de transportes logísticos y de personal a puertos patagónicos o estuvieron en alerta para prestar sus servicios. Varios cargueros de ELMA fueron empleados, incluso, en tareas de inteligencia. Se los desviaba de sus rutas usuales de navegación para desplazarlos a proximidades de la isla Ascensión y a otros puntos o zonas de interés en los que podía obtenerse información sobre el enemigo por observación directa o escucha de su tráfico radioeléctrico.

Héctor Oscar Álvarez, uno de los maquinistas del *Almirante Stewart*, no estuvo en el Teatro de Operaciones Malvinas, pero tiene recuerdos de la guerra:

> Empezamos a hacer todos los puertos del Mediterráneo. Y, como le comentaba, íbamos a Israel y, más o menos en el 69, 70, empezaron los viajes en que traíamos material de guerra. De otros puertos también, pero el principal fue de Italia, Talamone. En Talamone cargábamos más bien bombas, proyectiles, sí. A veces se hacían comentarios, "que (los viajes) no corresponderían por carga peligrosa", y todo eso, pero siempre estaba eso de que se hacía la mayor protección posible, ¿no es cierto? Por ejemplo, yo me acuerdo de que, en

> el caso de las bombas, ponían las bombas en un lado y las espoletas en otro, todas esas cosas para proteger todo eso. Y traíamos los Dagger, los famosos Dagger, que eran la copia del Mirage, en la boca de costilla, y después también en bodega. Así empezamos a traer el material ese que —después nos enteramos— era la preparación que se estaba haciendo del país. Y, finalmente, nos desviaron una vez para que diéramos parte si veíamos venir a la flota inglesa, cosa que pasó y, si no recuerdo mal, nos llegaron a amenazar por radio: "Si no se van, les tiramos". Así que salimos corriendo. Imagínate la situación.

El libro *Misión Cumplida,* de Jorge Muñoz, publicado por Epopeya en el año 2000, es una celebrable excepción al silencio que ha mantenido y mantiene la historia argentina de cara a la participación civil en el conflicto bélico del Atlántico Sur. Al leerlo, uno entiende que, si bien la guerra siempre remite a las Fuerzas Armadas, en las acciones bélicas por Malvinas participaron más de setecientos marinos mercantes, de los cuales dieciocho murieron peleando. La lista incluye a los dos tripulantes civiles caídos en el hundimiento del crucero *ARA General Belgrano*, Heriberto Ávila y Leopoldo Marcelo Ávila. Los Ávila eran hermanos, ambos santiagueños, y administraban la cantina del crucero. Cuando se les ofreció desembarcar en Ushuaia, se negaron y decidieron seguir hacia el teatro de operaciones. Ambos murieron cuando el crucero fue atacado por los británicos. Sus cuerpos no se recuperaron. También a Omar Alberto Rupp, contramaestre del buque pesquero *Narwal*. Rupp había nacido en Bahía Blanca y sus restos descansan en aguas del Mar Argentino.

¿Quiénes son los quince marinos mercantes caídos en el ataque a la *Isla de los Estados*? Los santafesinos Jorge Alfredo Bollero, cabo de mar, y Benito Horacio Ibáñez, contramaestre; los porteños José Esteban Francisco Bottaro, primer oficial, y Tulio Néstor Panigadi, capitán; el salteño Antonio Máximo Cayo, marinero; los bonaerenses Alejandro Omar Cuevas, primer oficial de máquinas, Enrique Joaquín Hudepohl, mecánico, Omar Héctor Mina, cabo maquinista, Jorge Nicolás Politis, segundo oficial, y Néstor Omar Sandoval, mayordomo; el chaqueño Miguel Aguirre, jefe de máquinas; los entrerrianos Antonio Manuel Lima, marinero, y Pedro Antonio Mendieta, primer electricista. Los gentilicios nos señalan una tripulación federal, a la que hay que agregar dos españoles. El primer cocinero, Rafael Luzardo, nacido en Puerto de la Luz, Canarias, y Manuel Oliveira, un marinero de Finisterre, La Coruña.

La participación de la marina mercante argentina se puede ver reflejada en la marina mercante inglesa. Así lo entiende Santiago Tettamanzi:

> ¿La importancia de la marina mercante en la guerra de Malvinas? Para no ser, como marino mercante argentino, tan personalista, me remito a los ingleses. Hay un libro inglés que se titula *They Could Not Have Done It Without Us*. Yo lo traduciría como *Ellos no lo hubieran podido hacer sin nosotros*. En ese título, "ellos" son los militares y "nosotros", los marinos mercantes. Y el subtítulo del libro dice *La marina mercante en la guerra de Malvinas*. Está escrito por un capitán mercante, John Johnson-Allen, y lo extraordinario es que el prólogo lo hace Sir Michael Layard, un almirante. Es decir, un almirante reconoce que no habrían podido ganar la guerra sin la marina mercante. Lo de nuestra marina mercante, si bien parece chico o poco, está presente. Y creemos, nosotros, los mercantes argentinos que fuimos a la guerra, que lo que hemos hecho, poco o mucho, lo hicimos con todo el corazón y todo lo profesional que pudimos.

5.

Después de la guerra, ELMA comenzó a sufrir una reducción. En el año 1989, contaba con una flota de treinta y seis buques de carga general. La década del 90 comenzó con la privatización de muchos de los servicios que ofrecía el Estado nacional. ELMA no fue la excepción. Se pusieron a la venta sus buques más importantes. Varios de ellos fueron adquiridos por empresas o naciones que conformaban consorcios que competían por las mismas rutas navieras que los buques de bandera argentina. Durante 1995 continuó la liquidación de unidades y, en marzo de 1996, a pesar de mantener en operación cuatro buques portacontenedores y dos frigoríficos, se decidió discontinuar las operaciones. En 1997 se vendieron esos últimos seis buques y ELMA desapareció como empresa.

Muchos años después el presidente Néstor Kirchner firmó el decreto 1010, que le otorga tratamiento de bandera nacional a los buques arrendados en el exterior y exclusividad para ser tripulados por personal argentino. Los matices ideológicos de cada caso resultan evidentes.

Hace muy poco, el vencimiento de la concesión Red Troncal del Paraná, otorgada durante la década del 90 en relación al canal Magdalena y el río Pa-

raná, reavivó el debate. El contrabando de cereales, la evasión de impuestos y la corrupción de puertos privados fueron señalados por militantes y políticos. Mario Volpe, excombatiente de la guerra de Malvinas y docente universitario, lo dijo así en su artículo "Soberanía en peligro":

> De veintiún terminales portuarias, dieciséis están en manos extranjeras, a causa de las herencias entreguistas de la nefasta dictadura cívico-militar, cuando la Ley 22108/79 permitió la instalación de puertos privados controlados por empresas extranjeras. Luciano Orellano, en su libro *Argentina sangra por las barrancas del Paraná,* estima una facturación del complejo agroexportador de 28.000 millones de dólares. A su vez, la marina mercante argentina, que supo ser una de las más grandes del mundo, fue desguazada y entregada en los 90 a manos del neoliberalismo menemista y de su mentor, Domingo Cavallo. Perdemos 7.000 millones de dólares en concepto de fletes marítimos. Si se estatizan los puertos, si se controla la evasión multimillonaria en granos, si también se controla el narcotráfico, si se draga el canal Magdalena, después de años de dependencia, volveríamos a tener una salida al mar que hoy no tenemos. Recuperar la independencia sobre el Paraná y hacer el canal Magdalena cambiaría sustancialmente el desarrollo hacia los puertos patagónicos, abaratando los costos de transporte, recuperando el ferrocarril, y les daría actividad a los astilleros nacionales y, en poco tiempo, seríamos capaces de salir de la crisis económica.

Lejos de no tener relación, el comercio y su reglamentación es uno de los temas de la soberanía argentina y sus distintas inflexiones económicas y políticas.

En 2021, según informes de la Bolsa de Comercio de Rosario, el Gran Rosario se mantuvo como segundo nodo portuario agroexportador del mundo, despachando 75,2 millones de toneladas de granos, aceites y subproductos. Además, fue el principal nodo exportador mundial de soja y derivados. En 2019, había alcanzado el primer lugar del ranking que en la actualidad lidera Nueva Orleans.

¿Somos una nación libre? ¿De qué manera y por qué somos libres? Estas preguntas, legado imprescriptible de los revolucionarios de mayo y de nuestra independencia firmada en Tucumán, demandan un ejercicio de respuestas que constantemente se actualiza con el devenir propio de nuestra historia.

BIBLIOGRAFÍA

AA.VV. (1941). *Comisión Oficial del IV Centenario de la Primera Fundación de Buenos Aires*. Buenos Aires, Tomo II, páginas 43 y 58.

Climent, Aurelio González (1956). *La marina mercante argentina de ultramar*. Buenos Aires: Ediciones Problemas Nacionales.

Gandía, Enrique de (1937). *León Pancaldo y la Primera Expedición Genovesa al Río de la Plata.* Buenos Aires.

Goyeneche, Ana Zaefferer de (1987). *La navegación mercante en el Río de la Plata.* Buenos Aires. Emecé Editores, 1.ª edición.

López Cambil, Rafael (1966). *De la Marina Mercante, algo para no olvidar.* Buenos Aires: Capitán de Ultramar Ed.

Muñoz, Jorge (2000). *Misión cumplida. Epopeya de los barcos mercantes argentinos en la guerra de Malvinas.* Buenos Aires: Editorial Epopeya.

Siepe Raimundo y Monserrat Llairó (2001). "Perón y la política marítima en la Argentina: la flota mercante del Estado, 1946-1955". En *Documentos de Trabajo nº 12, noviembre de 2001*. Buenos Aires: Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo, www.ceid.edu.ar.

Tettamanzi, Santiago (2013). *Rumbo 105 a Malvinas.* Buenos Aires: Cuadernos para el Encuentro en una Nueva Huella Argentina, relato, 1.ª edición.

Juan Augusto Rattenbach
Abogado (UBA) y Magíster en Economía Aplicada (UTDT).
Coordinador del Grupo de Trabajo sobre Malvinas del Observatorio de Coyuntura Internacional y Política Exterior (OCIPEx) y Secretario Ejecutivo del Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur.

CONSECUENCIAS ECONÓMICAS DEL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR (1982)

Juan Augusto Rattenbach

A la memoria del

Tte. Gral. B. Rattenbach y del Cnel. Augusto B. Rattenbach

PREFACIO

Malvinas en tanto causa forma parte de mi vida incluso antes de mi existencia. Todos los 2 de abril, mi padre, a quien le dedico esta tesis, era entrevistado y repetía casi como un mantra que el Estado argentino "tenía que publicar oficialmente el Informe Rattenbach", cuyo autor principal era su padre. Después de casi treinta años y a través del decreto 200/2012, la por entonces presidenta Cristina Fernández de Kirchner desclasificó el Informe Rattenbach en su totalidad incluyendo sus inéditos 16 anexos. Dos años después, en junio de 2014, nuestra actual vicepresidenta de la Nación inauguró el Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur: una obra arquitectónica faraónica y moderna dentro del predio de la ex-ESMA donde se puede recorrer en tres niveles la historia total de la causa Malvinas bajo las consignas de *Paz, Memoria y Soberanía*. Tuve (y tengo) el honor de haberme incorporado al plantel del Museo desde el comienzo, primero como Jefe del Área de Guías y, actualmente, como Secretario Ejecutivo. Personalmente, creo que tras la desclasificación del Informe, por un

lado, y por el otro, haberse "asegurado" que un descendiente continúe el camino de Malvinas, puedo afirmar que mi padre trascendió en paz el 26 de mayo de 2015 no sin antes haber visto de forma consciente el retorno del sable del Libertador al Museo Histórico Nacional, en donde se podían ver un montón de niños disfrazados de San Martín para recibirlo en los alrededores del Parque Lezama. Debo agradecer sin dudas a la Providencia que no fue testigo material de lo que sucedió en los 4 años siguientes.

Malvinas, como muchos deben saber, es un camino de ida. No solo tiene el poder magnético de unir argentinos y argentinas de distintas procedencias ideológicas. Casi en consonancia con el siglo que estamos viviendo, Malvinas puede transformarse, en un futuro no muy lejano, en un ejemplo metodológico de cómo incorporar distintas disciplinas científicas alrededor de los intereses nacionales.

En este sentido, al finalizar la carrera de abogacía en la Universidad de Buenos Aires decidí diversificarme en dirección hacia la economía y me inscribí en la Maestría de Economía Aplicada de la Universidad Torcuato Di Tella. No voy a negar que la presencia de un "abogado peronista" en las aulas de economía de esa universidad causó cierta sorpresa entre docentes y estudiantes. Debo reconocer que, durante la cursada, los debates en torno a materias como Macroeconomía y Comercio Internacional fueron más que interesantes, especialmente cuando aparecían palabras iniciadas con la letra "K" como "Keynes" o "kirchnerismo".

El momento de la verdad apareció cuando tuve que plantear el tema de la tesis. Tenía que ser sí o sí sobre Malvinas. Pero había un gran problema: siendo un territorio ocupado ilegalmente por el Reino Unido, encontrar datos cuantitativos iba a ser todo un desafío. Gran Bretaña, que se jacta de ser abanderada de la transparencia en las estadísticas en todos sus "territorios de ultramar", lo único que publica son sus censos de población. Está de más decir que Malvinas no forma parte de las bases de datos tradicionales como INDEC, Ministerio de Economía, Banco Central de la República Argentina, Banco Mundial o la Reserva Federal del Banco de San Luis de los Estados Unidos.

Tuve la suerte de que unos estudiantes del MIT (Instituto Tecnológico de Massachusetts) habían creado una base de datos interactiva de comercio internacional en donde aparecían datos de exportaciones e importaciones de

Malvinas desde 1970. Hernán Ruffo, el tutor de la tesis, me sugirió atinadamente la aplicación de un método novedoso de análisis estadístico denominado de "control sintético". El método resultó ser el ideal porque me permitía medir de forma aproximada hasta dónde llegaba el impacto de la guerra de Malvinas desde un plano económico. Hasta el día de hoy, muchos creen que la única consecuencia de la guerra fue el cierre de todo tipo de diálogo con el Reino Unido y se suele ignorar la ocupación de posguerra de las 200 millas náuticas alrededor del archipiélago, así como también de las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

El resultado de la investigación, del acopio de datos, lo inédito de la temática y de la aplicación del método me permitió aprobar y finalizar la maestría. Fue por demás gratificante que esta tesis sea el resultado de la pluralidad de ideas, pero unidas por un sentimiento común: la soberanía inclaudicable argentina en Malvinas y en el Atlántico Sur.

Lamentablemente, para nuestros medios masivos de comunicación, discutir sobre Malvinas sigue siendo un tema tabú. En los últimos años se ha hecho un mayor hincapié en la pesca ilegal y en los buques poteros que navegan en el límite de nuestra Zona Económica Exclusiva, en la famosa "milla 201". Me sigue pareciendo extraño el esfuerzo de los comunicadores que hablan de la temática esquivando de forma grotesca la presencia colonial británica en nuestros territorios insulares y marítimos por lo que, a tres años de su presentación, esta tesis reviste de cierta vigencia y actualidad.

Varios pasajes fueron corregidos y actualizados para la presente publicación, en donde además se agregó un apartado denominado "El eterno potencial hidrocarburífero", que pertenece al ensayo *Malvinas: el costo del colonialismo británico en el Atlántico Sur*, seleccionado por el concurso que realizó CLACSO junto a la Cancillería argentina, y un epílogo que continúa la narrativa de lo que sucedió en relación a Malvinas entre mayo de 2019 y abril/mayo de 2022.

Juan Augusto Rattenbach
Abril de 2022

INTRODUCCIÓN

Desde 1986 hasta la fecha, la discusión sobre la Zona Económica Exclusiva y los recursos vivos y no vivos del Atlántico Sur generaron los principales motivos de disputa y discusión bilateral en torno a Malvinas.

En los últimos años, particularmente, la *cuestión* Malvinas tuvo una mayor repercusión mediática, fruto de un recrudecimiento de las relaciones bilaterales entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña durante el período 2003-2015.

Las tensiones bilaterales en torno a la discusión de Malvinas tuvieron como punto de partida la ilegalidad tanto de la pesca como los permisos de exploración de hidrocarburos *off shore* en el Atlántico Sur otorgados por el Reino Unido.

La Argentina tuvo la iniciativa de generar leyes o dispositivos jurídicos que penalicen tanto a personas físicas como a jurídicas que hayan participado de actividades económicas tanto pesqueras como hidrocarburíferas del Atlántico Sur sin su debida autorización provincial o nacional. La respuesta de Gran Bretaña frente a estos avances fue el aumento presupuestario militar de la base de Monte Agradable en las Islas Malvinas.

La escalada de las tensiones diplomáticas sobrepasó las fronteras bilaterales siendo tema de fuerte debate y preocupación regional a través de los organismos de integración multilateral como Mercosur, Unasur, ALBA, CELAC y OEA. En el marco de las Naciones Unidas, la Argentina llegó a denunciar la presencia de submarinos con ojivas nucleares en el Atlántico Sur.

A diferencia de EE.UU., Canadá y demás países angloamericanos que mantienen una postura neutral al respecto, el resto de los países del continente tomaron partido por la postura argentina iniciando, a partir del año 2012, un bloqueo económico a las Islas Malvinas, lo que impidió que sus habitantes accedieran principalmente al mercado de América del Sur.

En junio de 2016, Gran Bretaña salió de la Unión Europea mediante un referéndum (fenómeno conocido como *brexit*). Distintos representantes británicos de Malvinas se pronunciaron en favor de seguir perteneciendo a la Unión Europea tomando en cuenta que la mayor parte de sus ingresos provienen de la exportación pesquera (especialmente del calamar *Illex argentinus*) a Europa, a través de España, sin el pago de aranceles aduaneros.

Como consecuencia de esto y en un giro de 180° en materia de política exterior por parte de la Argentina, se firmó en septiembre de 2016 un Comunicado Conjunto entre la Cancillería Argentina y el Foreign Office británico en el que ambas partes se comprometían a remover los obstáculos que impidieran la sustentabilidad económica de las Islas, remarcando la vigencia de la discusión bilateral en torno a los aspectos económicos del Atlántico Sur.

El conflicto del Atlántico Sur fue un hecho significativo en la historia argentina cuyo impacto en la economía isleña no fue cuantificado hasta el momento y que fue un verdadero shock que tuvo como consecuencia el aumento unilateral de la Frontera Posible de Producción (FPP), que ha sido el condicionante y principal motivo de las discusiones y tensiones bilaterales entre Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña en los últimos 30 años.

El objeto de la presente investigación es analizar el shock de la guerra en el flujo de comercio de la economía británica en las Islas Malvinas tomando como punto de inflexión el aumento unilateral de la FPP desde 1986 hasta 2017. Dicho análisis será comparado con otras islas que actualmente tienen el mismo status que las Islas Malvinas (*territorio británico de ultramar*) así como con otros territorios insulares que antiguamente tenían ese *status*, pero que ya no lo tienen.

REVISIÓN DE LITERATURA

La literatura económica convencional marca una relación positiva entre el producto de un país y sus factores productivos (tierra, trabajo y capital). Un modelo básico de la FPP predice que al aumentar algunos de los factores de producción la curva de la FPP se desplazaría hacia afuera y aumentaría de esta manera el producto y, por ende, el consumo.

Medir el impacto de un cambio en los factores productivos es difícil en la práctica debido a problemas de endogeneidad: el producto de un país puede crecer porque aumentan sus recursos, pero también pueden aumentar sus recursos porque está creciendo, fruto de un aumento a los retornos de sus factores. En el caso de Malvinas el desplazamiento de la FPP fue por una variación exógena, lo cual nos permitirá identificar el impacto causal en la economía isleña.

En este sentido, la literatura convencional suele usar, como ejemplo de desplazamiento de curva de la FPP hacia afuera en relación a una innovación tecnológica que genere como consecuencia, un aumento de la productividad. Malvinas es uno de los pocos casos donde ese desplazamiento de la curva se da exclusivamente por un aumento del factor tierra, que en este caso se refiere al aumento ilegal y unilateral de la Zona Económica Exclusiva y a la mayor disponibilidad de recursos naturales, específicamente recursos ictícolas.

Lo que originariamente se pensó como una disputa de pocas millas náuticas entre Noruega y Gran Bretaña en la década de 1930 desembocó en un tratado internacional supervisado por las Naciones Unidas (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR), que incorpora el concepto de Zona Económica Exclusiva hasta la milla número 200, conforme las demandas de los países costeros de América Latina (México, Argentina, Chile, Perú, Ecuador, entre otros). Lo que, en la década de 1950, parecía ser una negativa a dicho reconocimiento de soberanía marítima se terminó aceptando en los 70 con el objetivo de que, mediante el acceso a recursos naturales (vivos/no vivos) provenientes del mar, el lecho y el subsuelo marítimo, se desarrollaran económicamente los países que antiguamente habían sido colonias europeas.

Una investigación de Rögnvaldur Hanneson en 2008 buscó cuantificar el impacto de la consolidación de la Zona Económica Exclusiva en las islas del Pacífico a partir de la década de 1980. En sus conclusiones, si bien afirma que la expansión a 200 millas náuticas tiene un impacto positivo, no llega a ser (en la mayoría de los casos de estudiados) el verdadero motor de desarrollo para acabar con la pobreza de dichos países, dejando para el autor un resultado “insatisfactorio” o de “dudoso éxito”. Cabe destacar de este estudio que rescata como positiva la estructura de concesiones de Kiribati (que forma parte de la muestra del presente trabajo) en un intento de diversificar lo que era su antigua producción minera de fosfato, en relación a Fiyi, que también fue una de las más beneficiadas por su tamaño, aunque para el autor el desarrollo económico de este país no dependería exclusivamente de la pesca sino más bien de una diversificación de otros productos. En el caso particular de Fiyi, tendríamos que hacer dos aclaraciones: los problemas políticos internos, sus relaciones tensas con la Commonwealth, así como tener

en cuenta, respecto de los datos de 2008 hasta la fecha, que la participación de la pesca sobre el total exportado fue aumentando, sumado al hecho de que cuenta con una industria de procesamiento de pescado que no tienen otros países del Pacífico. Sin embargo, parte del bienestar no exitoso apuntado por el autor tiene que ver con el desafío de consolidar una economía que contenga a la totalidad de la población. En este aspecto, tanto en Kiribati como Fiyi, cuentan con un desafío particular que si lo comparamos en relación a la escasa población de las Islas Malvinas para nuestro caso de estudio resulta ser inexistente.

Caplan (2002), por su parte, analiza cómo es el impacto de las guerras en la economía. Para ello utiliza dos bases de datos, una más amplia de 66 países y otra más acotada de 15. Esta última comprende en su totalidad a países industrializados. El estudio observa el impacto de las guerras en variables como expansión monetaria, inflación, impuestos o crecimiento bajo dos supuestos: guerra "doméstica" (al interior del territorio) o guerra "extranjera" (afuera del territorio). En sus conclusiones afirma por ejemplo que el gasto público así como los impuestos aumentan durante un período de guerra. El crecimiento del producto real disminuye considerablemente durante una guerra doméstica y aumenta levemente durante guerras en el extranjero. La inflación es superior en una guerra doméstica que en una en el extranjero. El gasto público como porcentaje del producto aumenta indistintamente en ambos escenarios.

Lo que demuestra empíricamente el autor es que el crecimiento de la economía en tiempos de guerra en el extranjero es levemente superior al crecimiento en tiempos de paz y este, a su vez, es mayor que en un contexto de guerra interna. Sin embargo, el Reino Unido de Gran Bretaña y los Estados Unidos de América son los dos ejemplos paradigmáticos en donde una guerra en el extranjero tiene un impacto de crecimiento positivo muchísimo mayor en comparación con el resto de los países analizados.

Gardeazabal y Vega-Bayo (2015) aportan conclusiones diferentes utilizando el método de control sintético comparando dos escenarios específicos: la guerra civil de Sierra Leona (1991-2002) y el impacto en Israel en relación a la guerra árabe-israelí (1965-1967). En el caso de Sierra Leona, el resultado sintético dio que la guerra civil tuvo una reducción del 42 % del producto per cápita real, lo que no hubiera sido así si el conflicto no hubiera

acontecido. En la guerra árabe-israelí el impacto fue menor, del orden de un 5 %. En este sentido, los autores probaron que aun una guerra en el extranjero podría tener impacto negativo en una economía y que es preferible para el crecimiento del producto per cápita mantener una política de paz. Le sumamos que, en los dos casos estudiados, el impacto negativo no solo se limitó al conflicto bélico en sí, sino que sus efectos perduraron residualmente en un período postconflicto considerable.

CONTEXTO HISTÓRICO

La República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña tienen entre sí una disputa de soberanía sobre las Islas Malvinas que comenzó el 3 de enero de 1833. Desde ese entonces, la Argentina reclamó de forma diplomática y pacífica su soberanía sobre el archipiélago.

Desde un punto de vista jurídico, tras la creación de la Organización de Naciones Unidas, la Argentina planteó reservas de derechos soberanos sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, así como del Sector Antártico Argentino.

En la década de 1960, la *cuestión Malvinas* ingresó al Comité de Descolonización de la ONU a través de lo que fue la Resolución 2065, que establece que ambos países (Argentina y Reino Unido de Gran Bretaña) deben sentarse a dialogar para resolver el diferendo de soberanía tomando en cuenta el modo de vida de sus habitantes.

Este diálogo entre ambas naciones en pugna tuvo los siguientes avances: ante la demanda de bienes y servicios y de mejora de la calidad de vida por parte de los habitantes de las Islas, se instalaron las empresas del Estado Nacional Argentino (YPF, Gas del Estado, LADE, Correo Argentino, entre otras).

Es así como, en 1974, el Foreign Office británico envió un cable diplomático en donde ofrecía a la Argentina una propuesta de *condominio* que establecía que los habitantes de las Islas iban a tener la doble nacionalidad (argentino-británica) y, luego, se iba a dar el traspaso definitivo de soberanía.

Es importante tomar en cuenta que, históricamente, desde 1833 hasta 1986, el control efectivo por parte de los británicos en las Islas Malvinas, Geor-

gias del Sur y Sandwich del Sur era únicamente de 3 millas náuticas alrededor de cada una, lo que está por debajo del equivalente a 12 millas náuticas de lo que conocemos hoy por la CONVEMAR como *mar territorial*.

Es imperante aclarar esto porque, en 1976, las Naciones Unidas dictaron la Resolución 31/49 que prohíbe a las partes en litigio realizar modificaciones unilaterales en los territorios en disputa.

A comienzos de los años ochenta, entre la Cancillería argentina y el Foreign Office británico, se barajó la posibilidad de una solución similar a la de Hong Kong denominada de *retroarrendamiento* o *lease-back*. Consistía en la devolución de la soberanía de las Islas en un período similar al de dos generaciones. Las últimas rondas de negociaciones fueron en Nueva York entre febrero y marzo de 1982.

Sin embargo, entre el 2 de abril y el 14 de junio de 1982, hubo un enfrentamiento bélico entre ambas naciones. En pleno enfrentamiento militar, el Reino Unido decidió de forma unilateral realizar una zona de exclusión marítima a buques de bandera argentina de 150 millas náuticas alrededor de las Islas. El resultado del conflicto bélico fue en favor de Gran Bretaña.

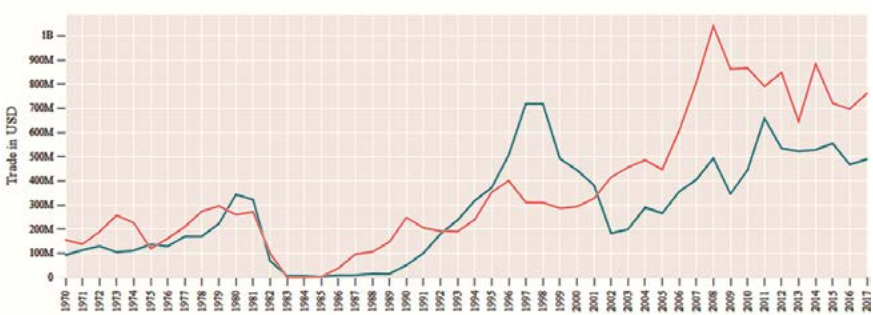


Gráfico 1. Balanza Comercial de Argentina en relación al R. U. de Gran Bretaña (1970-2017). En celeste observamos las exportaciones de Argentina al R. U. y en rojo las importaciones del R. U. hacia la Argentina. Como se puede observar en el gráfico, el comercio entre ambas naciones bajó de forma categórica en el trienio 1983-1985 como consecuencia del conflicto del Atlántico Sur. Las exportaciones argentinas fueron subiendo gradualmente mientras que las importaciones fueron casi cero hasta la firma de los Acuerdos de Madrid de 1989-1990. Fuente: OEC del MIT.

En simultáneo con la guerra, se empezó a redactar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, tratado internacional anteriormente mencionado cuya apertura de adhesión se inició en diciembre de 1982. Tanto Argentina como Gran Bretaña suscribieron este tratado desde los comienzos.

Como consecuencia de esto y bajo la excusa de garantizar la seguridad de los habitantes de las Islas, los británicos pasaron de ocupar el archipiélago y 3 millas náuticas alrededor a ocupar 150 millas en 1986 y luego 50 millas más para 1991. La ocupación marítima del Atlántico Sur consistió en transformar las 150 millas náuticas de Zona de Exclusión durante el conflicto bélico en espacio marítimo primero como Zona de Administración Pesquera (Falkland Islands Interim Conservation and Management Zone) en octubre de 1986 y, luego, ampliándolo a 200 millas como Zona Económica Exclusiva, según lo dispuesto por la Convención del Mar en 1991.

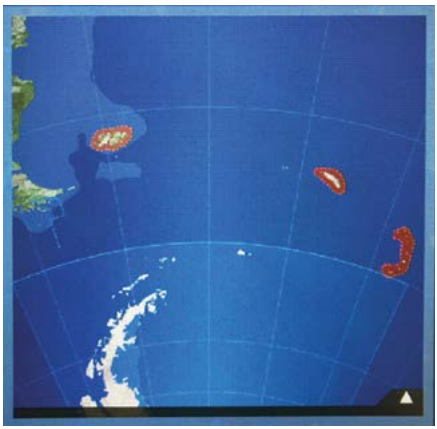
Entre 1989 y 1990 se firmaron los Acuerdos de Madrid, con el objeto de reanudar las relaciones bilaterales angloargentinas postconflicto. El 28 de noviembre de 1990, en virtud de la Declaración Conjunta sobre Conservación de Recursos Pesqueros, ambas naciones acordaron la prohibición total temporaria de pesca por buques de bandera en algunas áreas de las Islas, reservándose el Reino Unido el derecho a reabrirlas de forma unilateral.

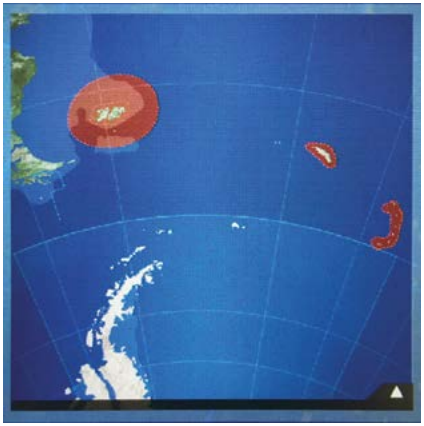
El resultado de dichos acuerdos fue instalar en la relación bilateral la teoría del *paraguas de soberanía* en la que Argentina y Gran Bretaña iban a suspender las discusiones sobre la soberanía del archipiélago Malvinas, pero iban a realizar acuerdos en torno a las explotaciones de recursos pesqueros e hidrocarburíferos en la Zona Económica Exclusiva del Atlántico Sur.

Sin embargo, Gran Bretaña no solo no cumplió con su parte de los acuerdos, sino que además profundizó *de facto* su dominio sobre el Atlántico Sur tomando 200 millas náuticas alrededor de las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur entre 1993 y 1995.

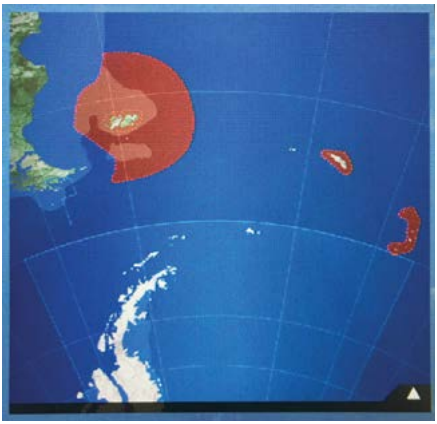
La ocupación de 200 millas náuticas sobre el Atlántico Sur hizo que la economía británica en Malvinas tuviera un *shock permanente*[1] fruto del aumento de su Frontera Posible de Producción que le permitió obtener mayores ingresos tanto de la explotación pesquera (principalmente) como de los permisos de exploración de hidrocarburos *offshore*.

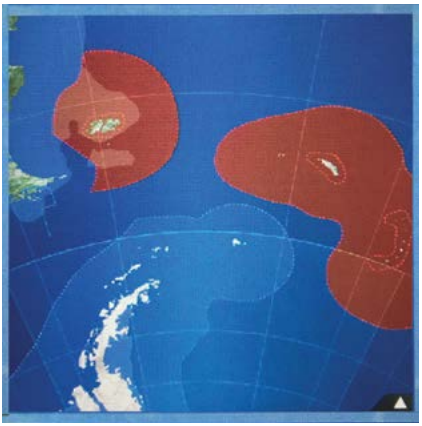
1. Entiéndase "permanente" como un *shock* de larga duración tomando en cuenta que, a la presentación de este trabajo, habían transcurrido 40 años de los hechos narrados.





Gráficos 2 y 3. Antes de 1982, los británicos ocupaban hasta 12 millas náuticas alrededor de cada isla. Como consecuencia de la guerra, pasaron a ocupar 150 millas alrededor del archipiélago de Malvinas. Fuente: Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur.





Gráficos 4 y 5. A la izquierda vemos la ampliación unilateral sobre Malvinas para 1991 a la milla 200, a la derecha y para 1993-1995 se amplía la Zona Económica Exclusiva por parte de Gran Bretaña a 200 millas náuticas alrededor de las Islas Georgias y Sandwich del Sur. Fuente: Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur.

Más allá del producto (visto como un todo), se percibe claramente el *shock* en el comercio de las Islas, donde se observa una tendencia al superávit de la balanza comercial así como un aumento exponencial del flujo de comercio de las Islas, cuyo principal producto de exportación es la pesca y su principal agente importador es la Unión Europea (a través de España).

Tal como se observan en los gráficos precedentes, el año 1986 pareciera ser un punto de inflexión: no solo desde el punto de vista cuantitativo aumentaron significativamente las exportaciones, sino también las importaciones y el volumen de comercio.

De la misma manera, observamos desde un punto de vista cualitativo cómo las Islas Malvinas pasaron de tener una matriz económica dedicada casi en exclusividad de exportación de lana de oveja (promedio de participación del orden del 91,5 % entre 1970 a 1982) a una economía dedicada exclusivamente a la exportación de pesca (cuya participación antes de 1986 era del 0 % *vs.* 91% en 2017). Esto iría en consonancia con las predicciones del modelo de Heckscher-Ohlin, que establece que cada país (para el caso de Malvinas hablamos de una misma unidad territorial, económica y poblacional) se especializará en la producción del bien (que a su vez exportará) que es intensivo en el factor de producción que resulta relativamente abundante.

ESTRATEGIA DE IDENTIFICACIÓN

CUANTIFICACIÓN DEL IMPACTO DEL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR

Para evaluar el impacto del conflicto del Atlántico Sur y la posterior expansión de la FPP no alcanza con observar la realización de distintas variables. Es necesario construir un contrafáctico de qué hubiera sucedido en las Islas frente a una ausencia de conflicto. Con este fin, realizaremos un control sintético utilizando datos de otras islas con características similares a Malvinas, pero que no entraron en conflicto armado.

Estas islas son las siguientes: Bermudas, Bahamas, Fiyi, Kiribati, Santa Helena, Seychelles, y Trinidad y Tobago. Mientras que Bermudas y Santa Helena

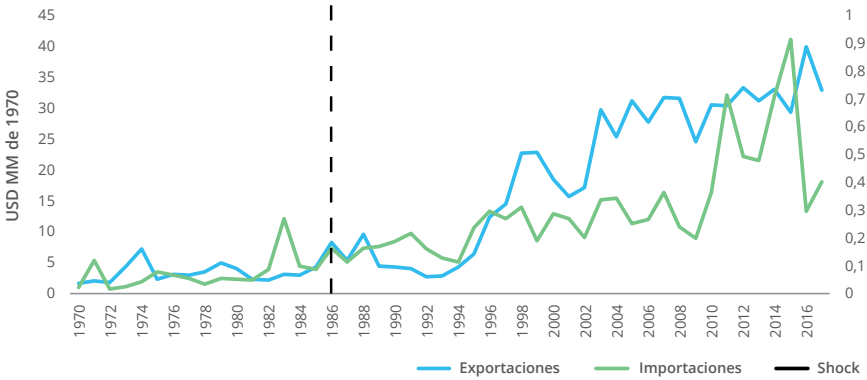


Gráfico 6. Exportaciones *vs.* importaciones de Malvinas (1970-2017).
Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT deflactado por el CPI del Banco de St. Louis.

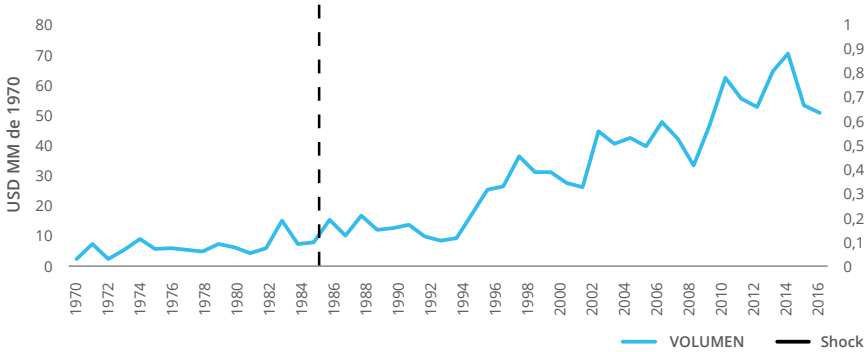


Gráfico 7. Volumen de comercio de Malvinas (1970-2017).
Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT deflactado por el CPI del Banco de St. Louis.

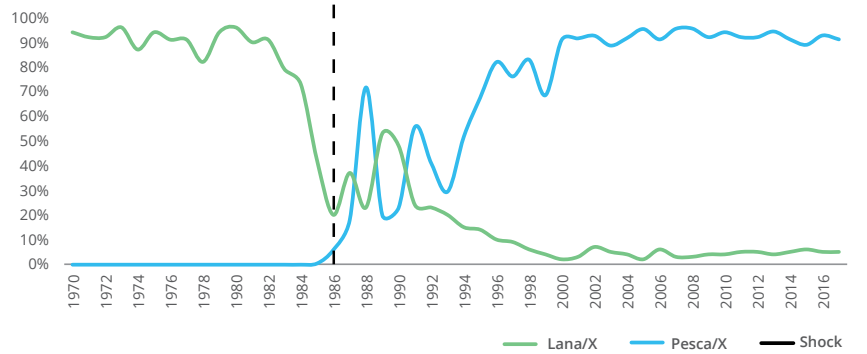


Gráfico 8. Participación de la pesca sobre las exportaciones (línea azul) *vs.* participación de la lana de oveja sobre las exportaciones (línea roja) (1970-2017). Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT.

siguen siendo dominios británicos de ultramar, al punto tal que se encuentran calificadas como territorios no autónomos según las Naciones Unidas, el resto de los territorios anteriormente mencionados fueron en algún momento colonias británicas que se independizaron en la segunda mitad del siglo XX, entre las décadas de 1960 y 1970.

Si bien no podemos cotejar datos de PBI o PBI per cápita, dado que no contamos con esos datos ni para Malvinas ni para Santa Helena, usaremos como variables de comparación las exportaciones, las exportaciones per cápita, el volumen de comercio y el volumen de comercio per cápita de modo tal que nos pueda llevar a una aproximación de resultados.

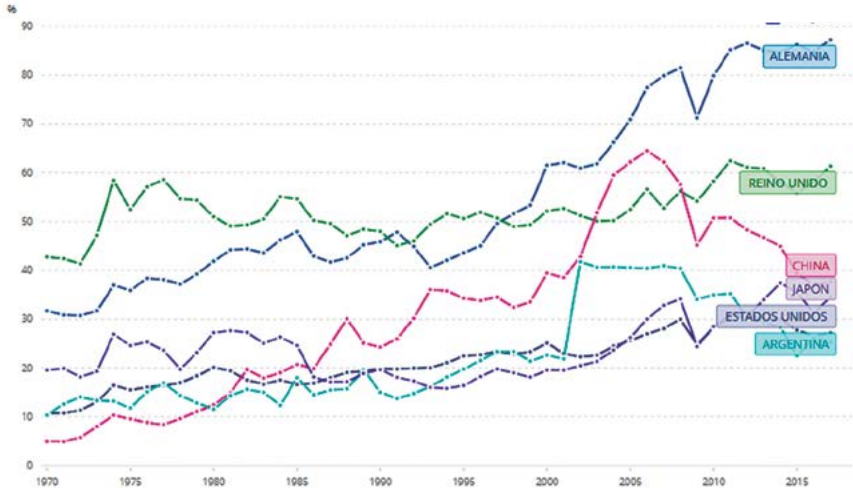


Gráfico 9. Participación del comercio en el PBI. Fuente: World Bank Open Data.

En este gráfico, observamos la participación del comercio sobre el PBI de Alemania, Reino Unido, China, Japón, Estados Unidos y Argentina. Si comparamos de 1970 hasta el presente, la tendencia es al alza, aunque con rendimientos disímiles entre sí.

Gráfico 10. Participación del comercio en el PBI. Fuente: World Bank Open Data.

En este gráfico observamos el porcentaje del comercio sobre el PBI mundial, en donde vemos que desde 1970 a la fecha la tendencia es al alza a excepción de la crisis de 2008-2009.

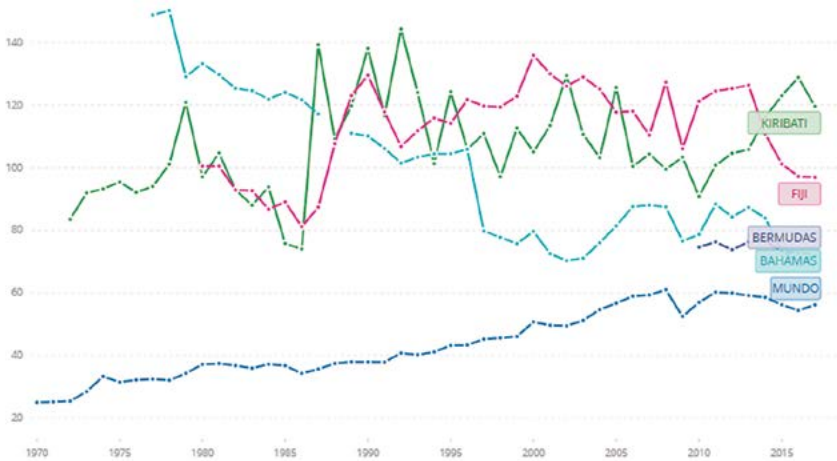


Gráfico 11. Participación del comercio en el PBI. Fuente: World Bank Open Data.

Tal como se observa en el gráfico precedente, el comercio juega en rol preponderante en el producto en donde los casos observados (Bermudas, Bahamas, Fiyi, Kiribati y Seychelles) tienen un porcentaje de participación del comercio sobre el PBI muy por encima de la media mundial teniendo en cuenta que, para los últimos 19 años (a excepción de 2002), se encuentra por encima del 50 %.

De esta manera consideramos a las exportaciones, exportaciones per cápita, volumen de comercio y volumen de comercio per cápita como variables explicativas sustitutivas de producto y producto per cápita.

BASE DE DATOS

Poseemos datos de población, exportaciones, exportaciones per cápita, importaciones y volumen de comercio para los siguientes territorios pertenecientes a la Commonwealth:

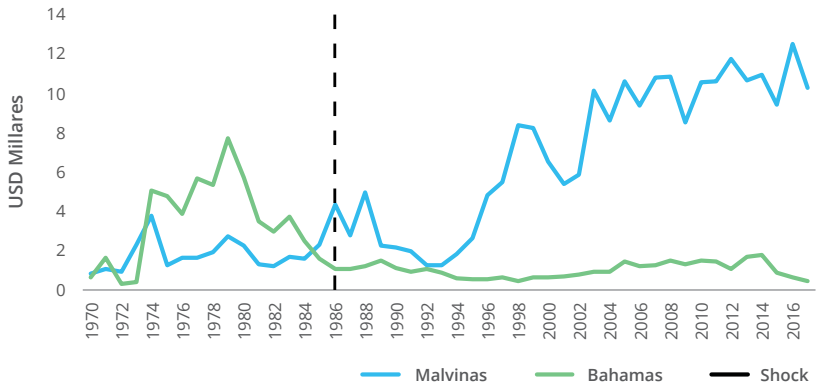
Territorio	Ubicación	Datos desde	Estado actual
Bahamas	Atlántico Norte	1970	Independiente
Bermudas	Atlántico Norte	1970	BOT (UN-NSGT)
Fiyi	Pacífico Sur	1970	Independiente
Kiribati	Pacífico Sur	1970	Independiente
Malvinas	Atlántico Sur	1970	BOT (UN-NSGT)
Santa Helena	Atlántico Sur	1970	BOT (UN-NSGT)
Seychelles	Océano Índico	1970	Independiente
Trinidad & Tobago	Atlántico Norte	1970	Independiente

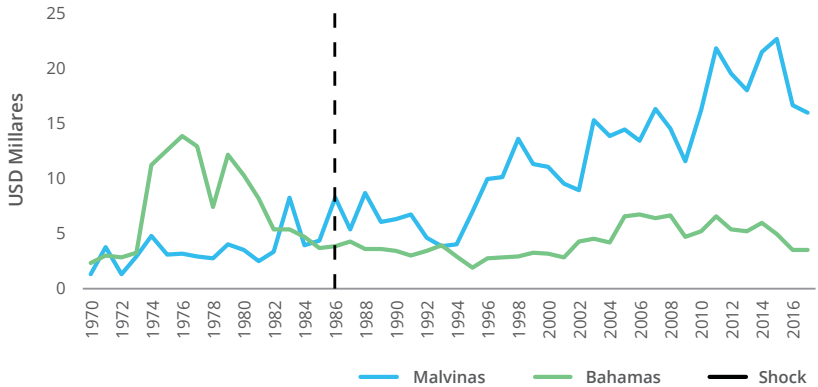
Los datos fueron extraídos de *The Observatory of Economic Complexity* del MIT. Para habilitar comparaciones entre distintos períodos del tiempo, fueron deflactados por el Índice de Precios al Consumidor que publica la Reserva Federal de St. Louis.

Los territorios que actualmente forman parte de Gran Bretaña son los llamados BOT (British Overseas Territory) que se encuentran actualmente en el Comité de Descolonización de las Naciones Unidas (UN-NSGT, por su sigla en inglés). Los demás son exterritorios británicos de ultramar que actualmente son países independientes.

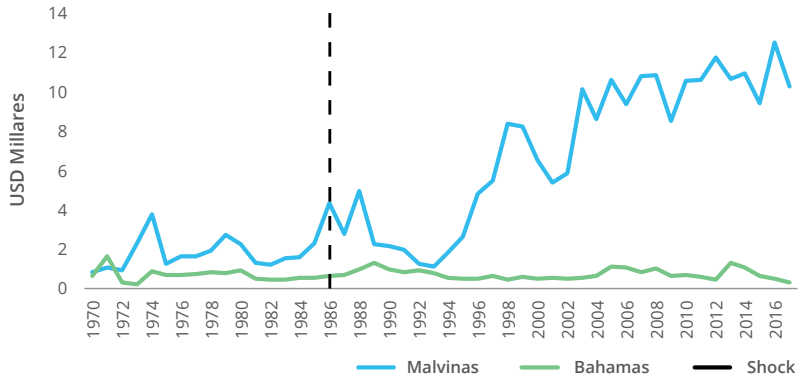
A continuación, vamos a comparar las variables de cada una de las islas en relación a las de Malvinas:

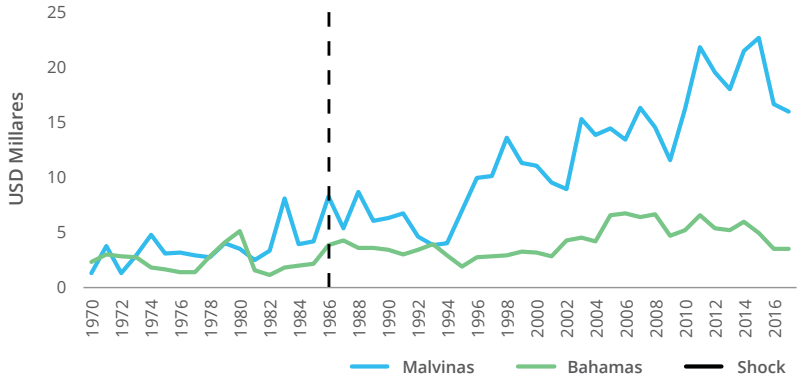
Bahamas





Gráficos 12 y 13. Exportaciones per cápita – volumen de comercio per cápita. Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT.

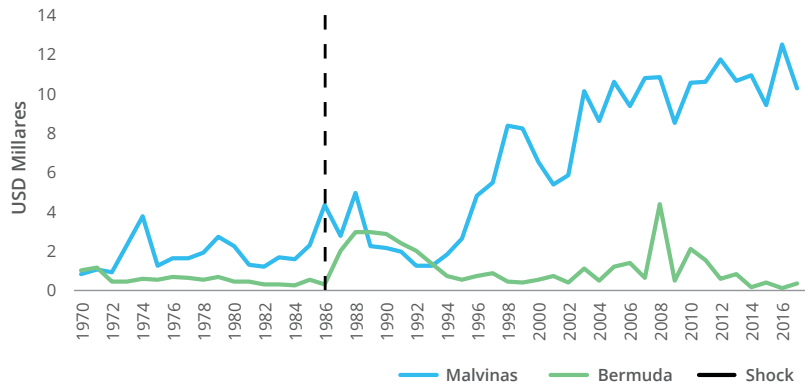


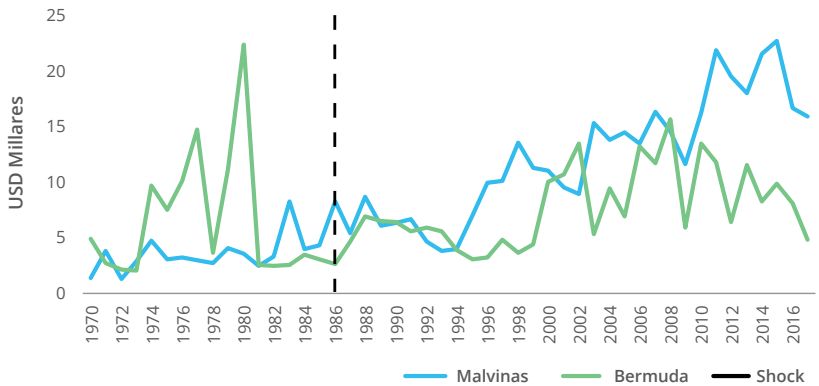


Gráficos 14 y 15. Exportaciones per cápita – volumen de comercio per cápita sin el *shock* del aumento del precio del petróleo (1973-1985). Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT.

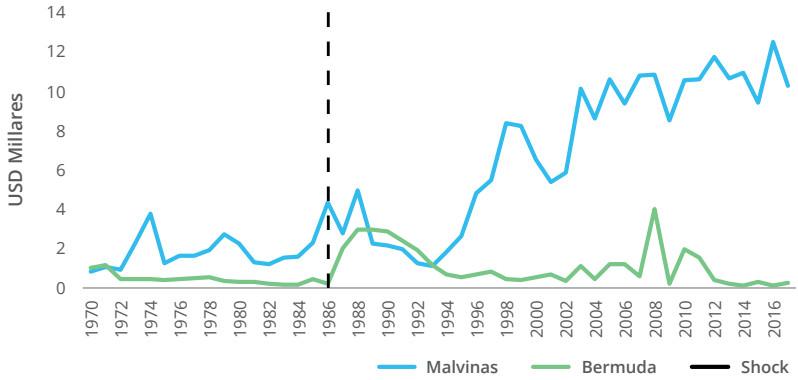
Bahamas en la década de 1970 tuvo un *shock* positivo por el aumento del precio del petróleo tanto en las exportaciones hacia EE.UU. como en el volumen de comercio fruto de las importaciones del mismo bien de países productores de África y Medio Oriente. Quitando el *shock*, como se observan en los gráficos 14 y 15, se suavizan las tendencias.

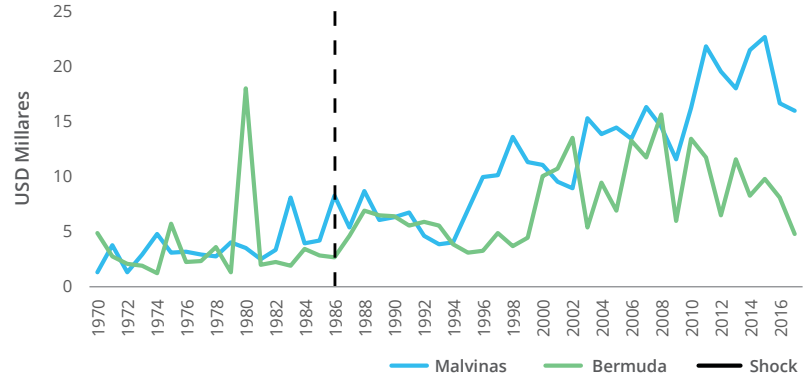
Bermudas





Gráficos 16 y 17. Exportaciones per cápita – volumen de comercio per cápita. Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT.

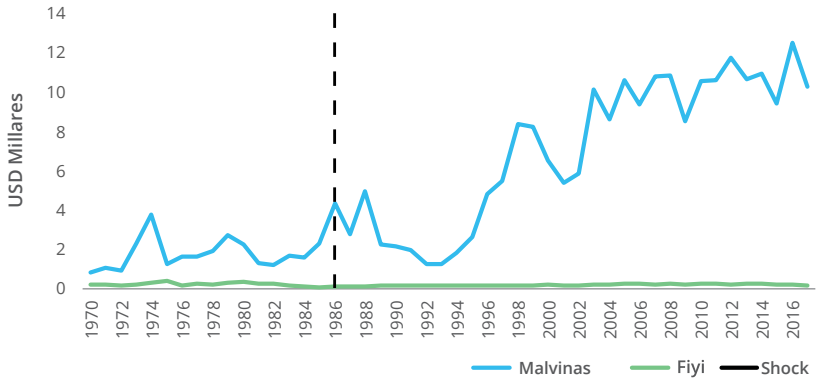


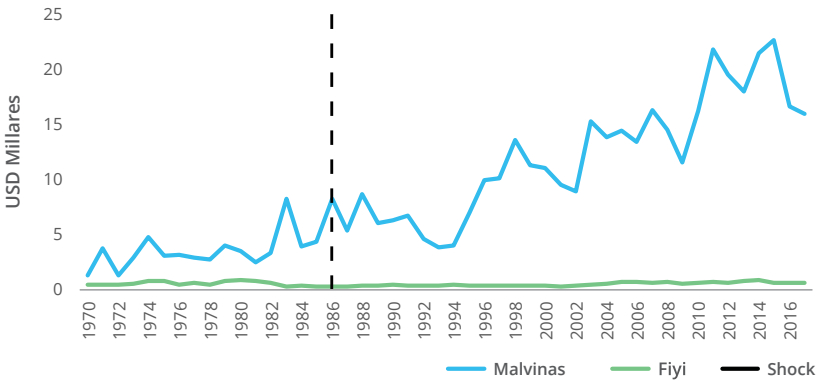


Gráficos 18 y 19. Exportaciones per cápita – volumen de comercio per cápita sin el *shock* del aumento del precio del petróleo (1973-1985). Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT.

Bermudas es un caso similar en lo que tiene que ver con el volumen de comercio. Quitando el *shock* del precio del petróleo entre 1973-1985 se suaviza la tendencia. En relación a las exportaciones per cápita entre 1987 y 1993, vemos un aumento significativo de la tendencia por exportaciones de diamantes a Suiza en un contexto de crítica e intento de boicot mundial a la producción en aquellos países en donde prevalecía el sistema de apartheid, que finalizó en 1994.

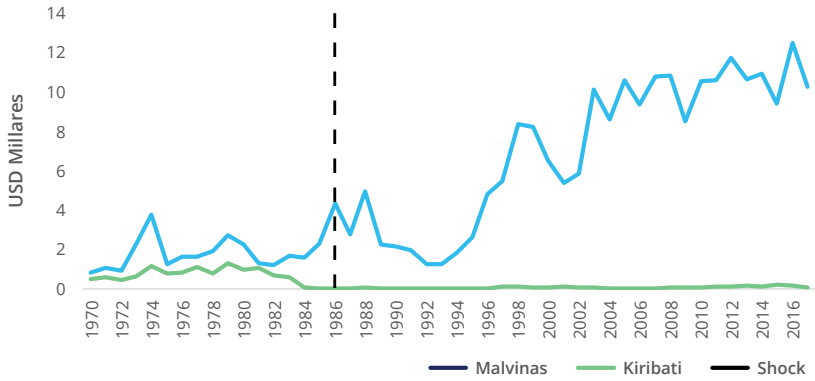
Fiyi

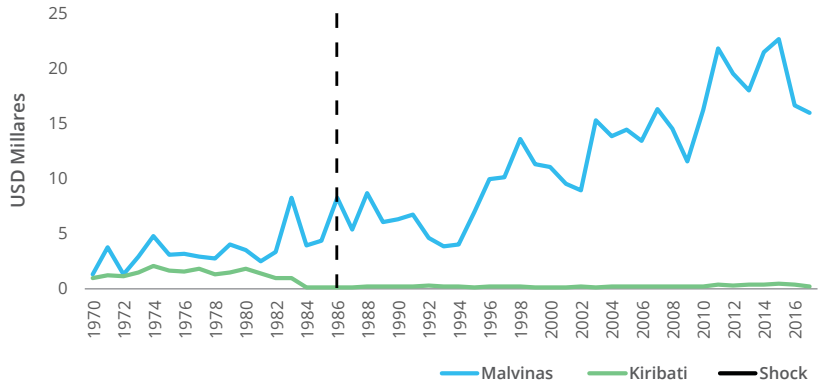




Gráficos 20 y 21. Exportaciones per cápita – volumen de comercio per cápita. Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT.

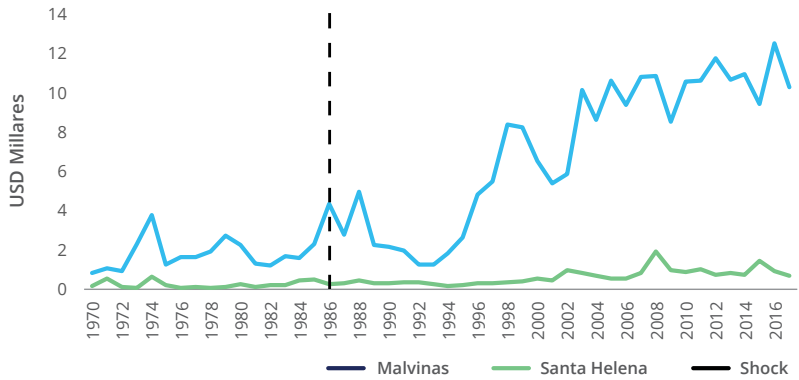
Kiribati

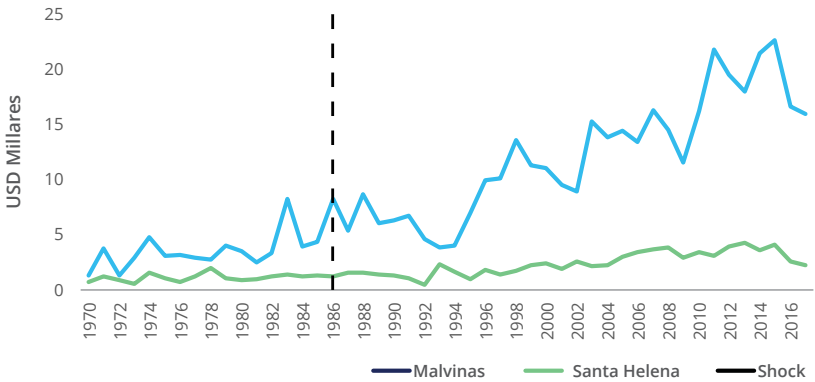




Gráficos 22 y 23. Exportaciones per cápita – volumen de comercio per cápita. Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT

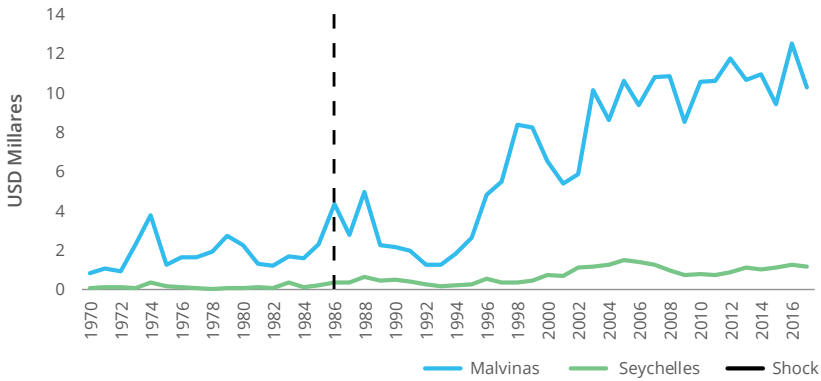
Santa Helena

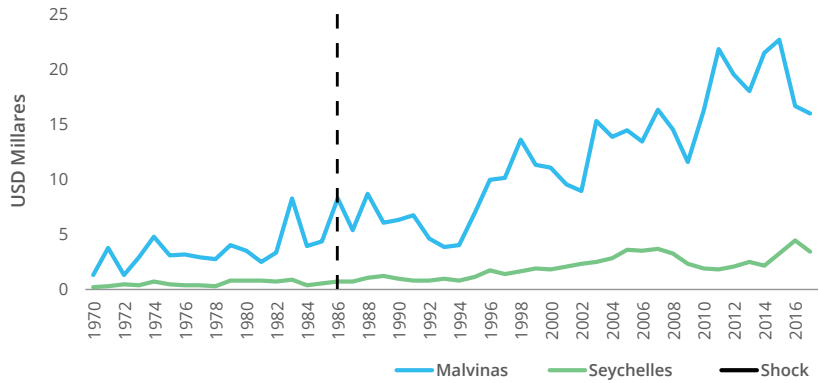




Gráficos 24 y 25. Exportaciones per cápita – volumen de comercio per cápita. Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT.

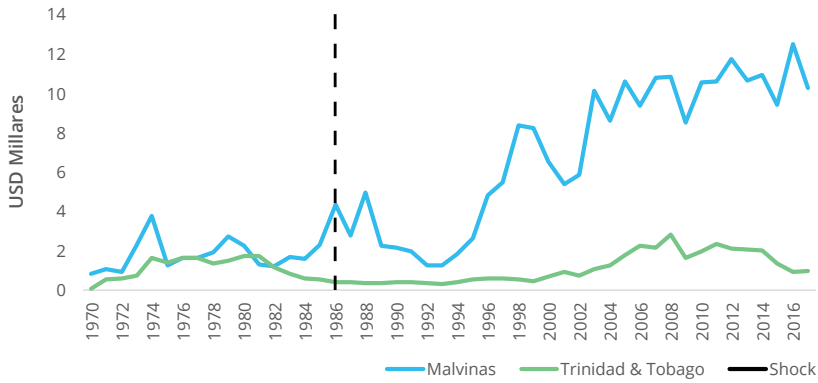
Seychelles

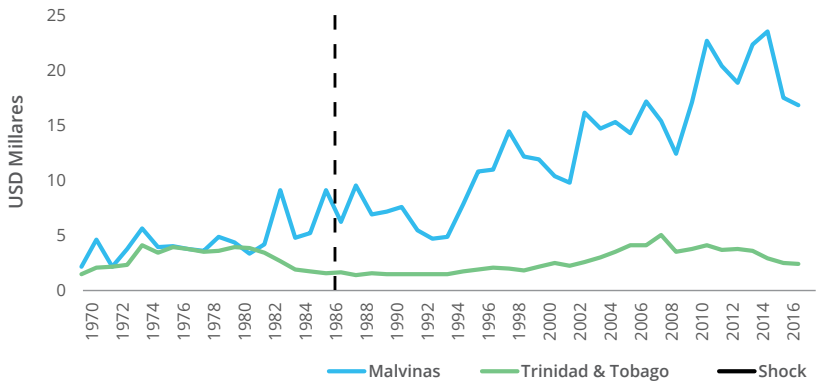




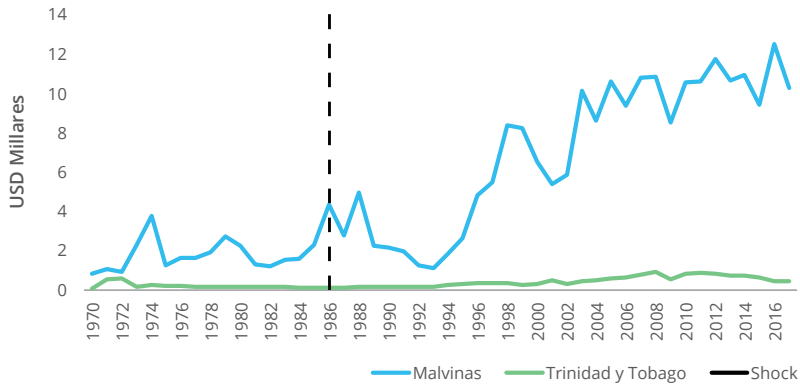
Gráficos 26 y 27. Exportaciones per cápita – volumen de comercio per cápita. Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT.

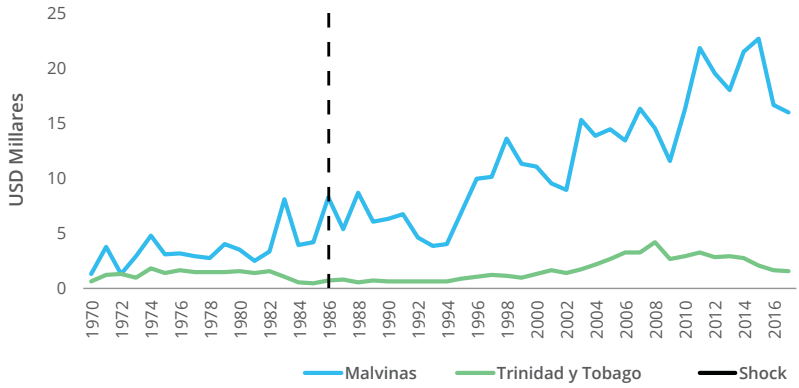
Trinidad y Tobago





Gráficos 28 y 29. Exportaciones per cápita – volumen de comercio per cápita. Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT.

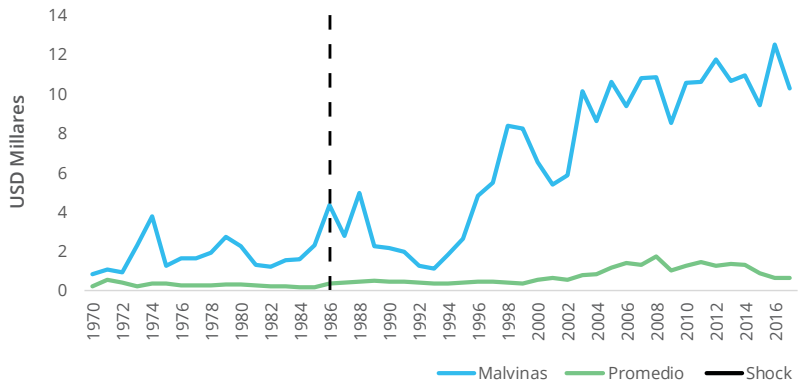


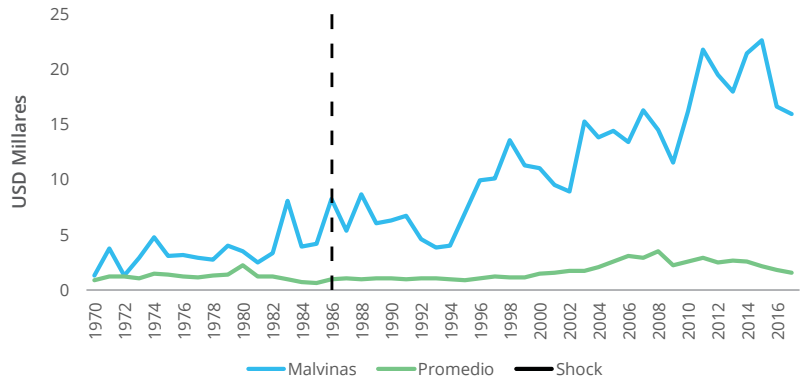


Gráficos 30 y 31. Exportaciones per cápita – volumen de comercio per cápita sin *el shock* del aumento del precio del petróleo (1973-1985). Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT.

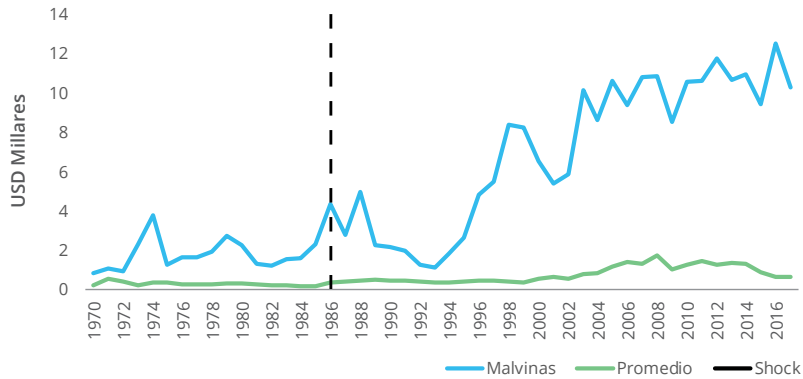
Trinidad y Tobago es un país que exporta petróleo, razón por la cual incorporamos los gráficos sin el *shock* para ver cómo impacta en la tendencia.

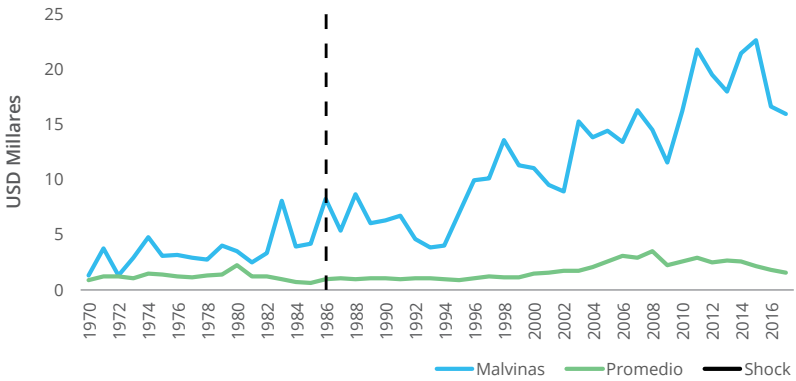
Promedio





Gráficos 32 y 33. Exportaciones per cápita – volumen de comercio per cápita. Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT.





Gráficos 34 y 35. Exportaciones per cápita – volumen de comercio per cápita sin el *shock* del aumento del precio del petróleo (1973-1985). Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT.

RESULTADOS

SHOCK 1986

Utilizamos el método de control sintético tomando las siguientes variables: exportaciones, importaciones y población.

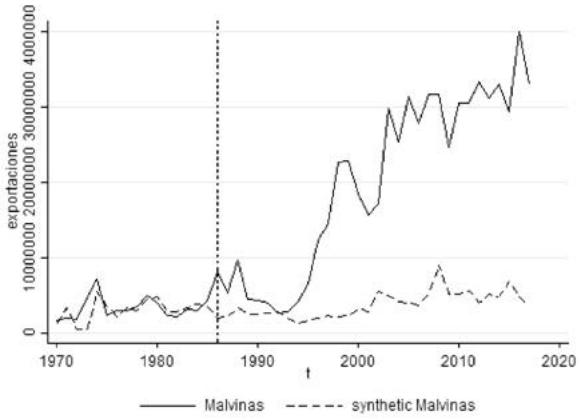


Gráfico 36. Exportaciones de Malvinas *vs.* Malvinas sintético (1970-2017). Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT deflactado por el CPI del Banco de St. Louis.

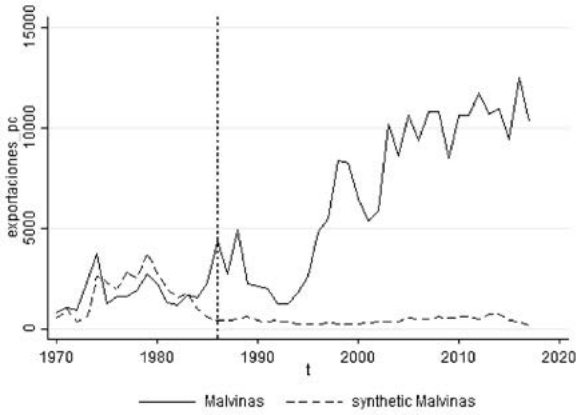


Gráfico 37. Exportaciones per cápita de Malvinas *vs.* Malvinas sintético (1970-2017). Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT deflactado por el CPI del Banco de St. Louis.

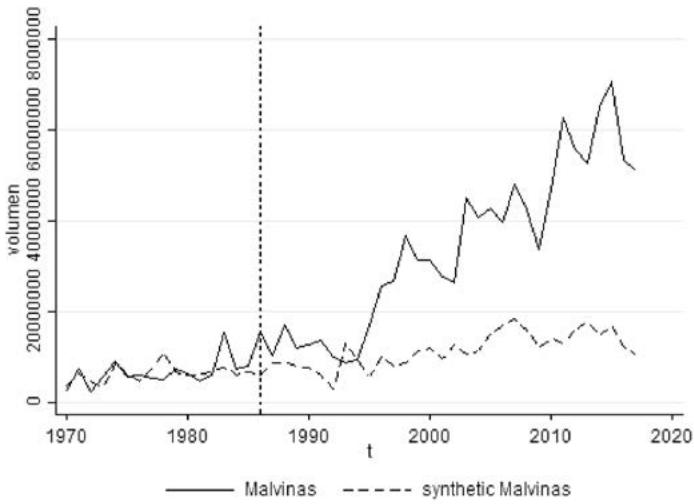


Gráfico 38. Volumen de comercio de Malvinas *vs.* Malvinas sintético (1970-2017). Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT deflactado por el CPI del Banco de St. Louis.

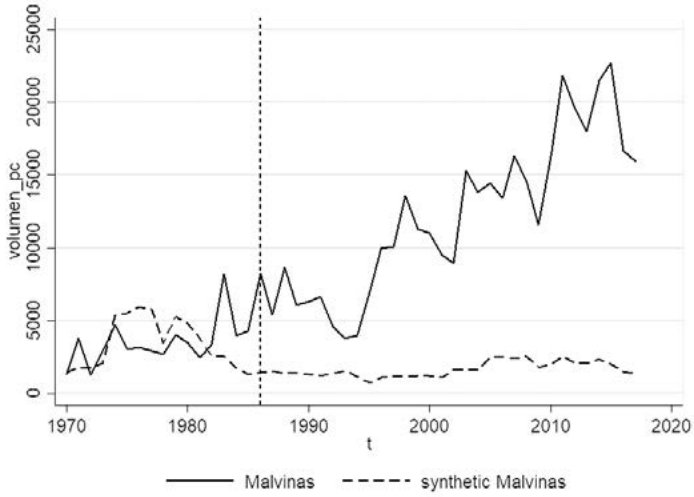


Gráfico 39. Volumen de comercio per cápita de Malvinas *vs.* Malvinas sintético (1970-2017). Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT deflactado por el CPI del Banco de St. Louis.

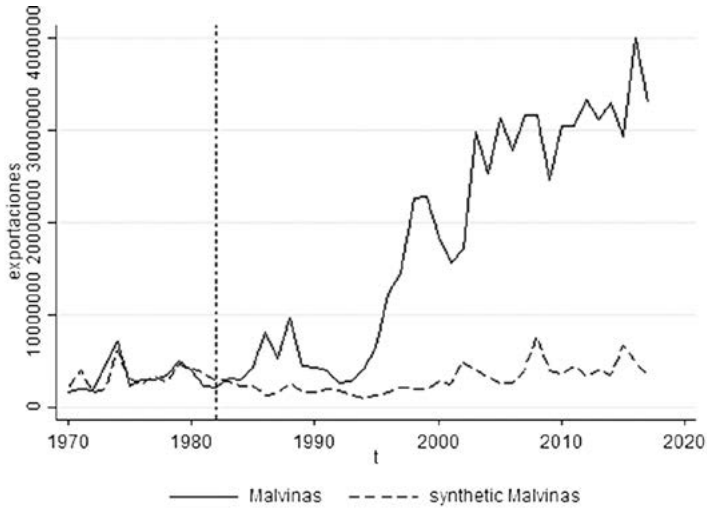


Gráfico 40. Exportaciones de Malvinas *vs.* Malvinas sintético (1970-2017). Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT deflactado por el CPI del Banco de St. Louis.

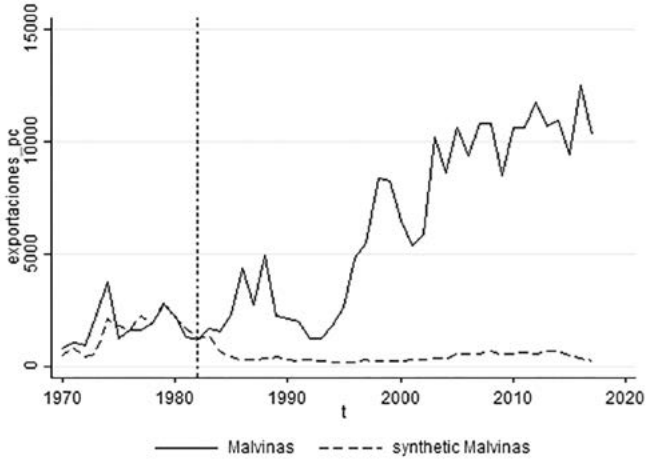


Gráfico 41. Exportaciones per cápita de Malvinas *vs.* Malvinas sintético (1970-2017). Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT deflactado por el CPI del Banco de St. Louis.

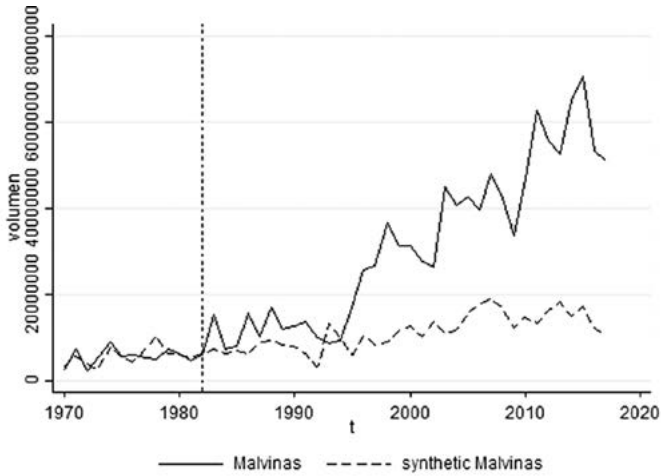


Gráfico 42. Volumen de comercio de Malvinas *vs.* Malvinas sintético (1970-2017). Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT deflactado por el CPI del Banco de St. Louis.

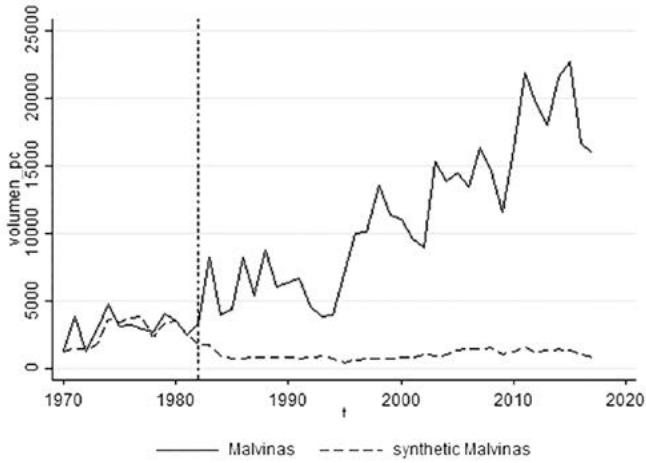


Gráfico 43. Volumen de comercio per cápita de Malvinas *vs.* Malvinas sintético (1970-2017). Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT deflactado por el CPI del Banco de St. Louis.

Tal como observamos en los resultados, tanto 1982 como 1986 representaron un punto de inflexión en la dinámica de comercio internacional de Malvinas. El conflicto bélico, en este sentido, terminó siendo funcional en términos económicos a la posesión colonial británica en las Islas. Como mencionamos anteriormente, antes de 1982, la economía de las Islas tenía como producto predominante la lana sucia exportada hacia al Reino Unido. La República Argentina hasta ese año controlaba, a excepción de las Islas y un promedio de entre 3 y 12 millas náuticas alrededor, la totalidad de la Zona Económica Exclusiva en el Atlántico Sur.

Esta economía de Malvinas *preconflicto* facilitó las negociaciones de soberanía entre Gran Bretaña y Argentina en la década de los años 70 que trajo como consecuencia la necesidad de inversión de capital directo por parte del Estado Nacional Argentino en las Islas Malvinas.

Inauguración del aeródromo donde operó LADE en Malvinas. Fuente: Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur.

En relación al Atlántico Sur, lo que previo a la guerra eran dominios marítimos fiscalizados y usufructuados por la República Argentina pasó ilegítimamente a manos británicas, contrariando las resoluciones de Naciones Unidas.

Cuando vemos los gráficos de exportaciones y exportaciones per cápita, podemos observar la tendencia positiva especialmente en el intervalo de 1986-1990. Luego tenemos una baja en la primera mitad de los 90, donde ambas Naciones en disputa se comprometieron a frenar las licitaciones de pesca, acuerdos que luego cayeron en desuso cuando, a mediados de esa década, Gran Bretaña realizó una nueva ampliación de 200 millas náuticas sobre la Zona Económica Exclusiva sobre las Islas Georgias y Sandwich del Sur.

En términos de volumen de comercio y volumen de comercio per cápita, tenemos también una tendencia al alza correspondiente a las importaciones. En este caso en particular, tenemos un aumento significativo para 1983, año en el cual el Reino Unido decidió construir la Base Militar de Monte Agradable en la Isla Soledad. Eso explica por qué, para estas variables, los resultados pretratamiento del *shock* de 1982 son más robustos.

Las curvas *sintéticas* de Malvinas, a diferencia de otros estudios sobre la temática aplicando la misma metodología, muestran que Malvinas sin la guerra mantendría una tendencia constante respecto del período *preconflicto*. Podríamos conjeturar, en base a estos resultados, que sin la ocupación económica sobre los espacios marítimos del Atlántico Sur, la matriz productiva de Malvinas seguiría teniendo como predominancia la exportación de lana sucia, teniendo tendencias de comercio similares a las demás islas que pertenecen a la Mancomunidad de Naciones Británicas.

DISCUSIÓN

Para explicar los resultados arrojados, tenemos que tomar en cuenta ciertas especificidades del conflicto del Atlántico Sur, como por ejemplo el hecho de que, desde el punto de vista de la Argentina, lo consideramos como un conflicto “doméstico” o interno mientras que, para Gran Bretaña, fue un conflicto en el “extranjero”. Las consecuencias son evidentes: la gran perjudicada fue la República Argentina, que perdió control económico, fiscal y administrativo so-

bre una gran porción de su propio territorio que quedó bajo el dominio ilegal e ilegítimo de Gran Bretaña.

Pudimos aproximar, a través del método de control sintético, el impacto del conflicto en el comercio y en la economía de las Islas. Quedaría pendiente para una futura investigación ver el impacto en el producto y el producto per cápita de Malvinas, considerando que la literatura que aborda la temática suele usar dichas variables. Sin embargo, eso podrá ser posible al momento en que se publiquen la totalidad de los datos estadísticos y económicos. También destacamos que, para una mayor robustez en los resultados *preshock,* no solo necesitamos una mayor cantidad de variables a analizar sino también una serie de tiempo más larga y un *pool* de territorios considerable. En el presente trabajo hubo doce territorios de la Commonwealth con características muy similares a Malvinas que fueron descartados teniendo en cuenta que únicamente hay datos disponibles después de 1983, lo que hace imposible una debida aplicación del método de control sintético.

Es importante tomar en cuenta que el principal comprador histórico de las Islas Malvinas fue el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte al momento en que predominaba la exportación de lana cruda o "sucia", cuyos niveles de importaciones rozaban la totalidad. Sin embargo, tras el *shock* del conflicto y el aumento unilateral e ilegal de la Zona Económica Exclusiva, las exportaciones de pesca fueron tomando protagonismo y el Mercado Común Europeo (por fuera de Gran Bretaña) fue su principal importador.

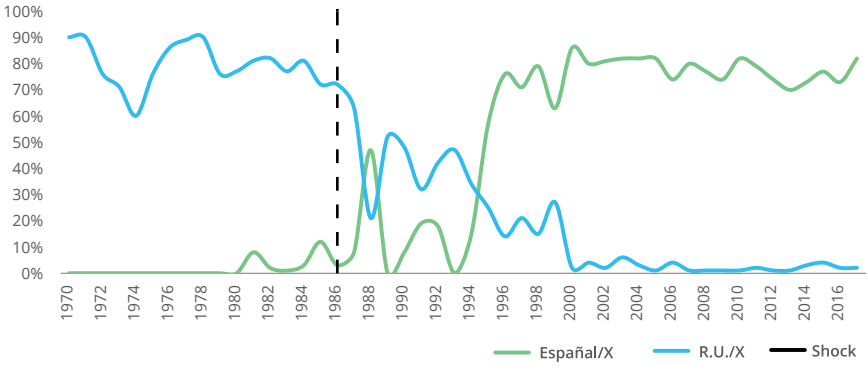


Gráfico 44. Participación del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte como destino final de las exportaciones de las Islas Malvinas (línea azul) ***vs.*** participación de España como destino final de las exportaciones de las Islas Malvinas (línea roja) (1970-2017). Fuente: elaboración propia en base a datos del OEC del MIT.

En junio de 2016 se celebró el referéndum sobre la permanencia del Reino Unido en la Unión Europea. Los resultados arrojados dieron por terminado el vínculo entre Gran Bretaña y la UE. En este sentido, los votos a favor del *brexit* tanto de Inglaterra como Gales se impusieron frente a la postura de permanencia tanto de Escocia como del norte de Irlanda.

Este es un hecho no menor tomando en cuenta que dicho acontecimiento político trajo como consecuencia la renuncia de dos primeros ministros: David Cameron, tras el anuncio del resultado de la votación en 2016, y de Theresa May, tras la imposibilidad de un acuerdo de salida con la Unión Europea en 2019.

La renuncia de Theresa May a la primera magistratura británica reflejó el dilema en el que se encontró la dirigencia política británica en las negociaciones de salida de la Unión Europea.

Gran Bretaña, en este sentido, tenía dos opciones: o entrar en negociaciones con la Unión Europea (recientemente rechazadas por la mayoría del parlamento británico) o salir de la Unión sin acuerdo. Desde el punto de vista formal, las relaciones entre el bloque y el Reino Unido serían las mismas que la de dos países extranjeros. Esto conlleva consecuencias tanto comerciales, fiscales y aduaneras.

Las consecuencias políticas al interior del Reino Unido son de gran envergadura: por un lado, peligra la estabilidad política al interior de Irlanda del Norte tras la paz de 1998 y asoma nuevamente el fantasma de la independencia escocesa con el objetivo de reingresar a la Unión Europea como una nación distinta del Reino Unido.

En relación a la ocupación británica en Malvinas, el panorama no parece ser prometedor. Los medios de comunicación tales como *Penguin News, MercoPress, Express* y *The Independent* hablan sobre las consecuencias económicas del *brexit* en la economía isleña. El peor escenario sería una salida del Reino Unido sin un acuerdo aduanero con la Unión Europea, algo que *aniquilaría* la industria pesquera de las Malvinas. El gobierno colonial británico de las Islas atinó un "no se olviden de nosotros" frente al contexto adverso.

Sin una posible unión aduanera entre Gran Bretaña y la Unión Europea, tomando en cuenta lo establecido por la Organización Mundial de Comercio (OMC), se podrían aplicar aranceles a las importaciones de bienes provenientes de Malvinas entre un 6 % y un 18 %.

De los países importadores de pesca de las Islas, se destaca predominantemente (conforme el gráfico precedente) España. Esto agrava aún más el

panorama para la economía isleña dado que, tras el *brexit*, las relaciones *anglo-españolas* se tensaron en torno a la discusión de soberanía sobre Gibraltar. Por un lado, el líder conservador Británico, Lord Michael Howard, no descartó la posibilidad de una guerra con España para defender las posiciones británicas en Gibraltar, mientras que la Unión Europea, por su parte, declaró al peñón como una colonia de la Corona Británica acercando posiciones con Madrid.

La sumatoria de aplicar aranceles a la importación conforme la OMC y una potencial relación disruptiva entre Gran Bretaña y España podrían ser devastadoras para la economía de las Islas, sin tomar en cuenta un posible escenario de fragmentación del Reino Unido mediante una potencial independencia de Escocia o la reanudación de los *troubles* en el norte de Irlanda.

EL ETERNO POTENCIAL HIDROCARBURÍFERO[2]

En 1973 se produjeron varios acontecimientos: el ingreso del Reino Unido a la Unión Europea, el regreso de Perón a la presidencia después de 18 años de proscripción y el *shock* del aumento del precio del barril de petróleo, cuyos valores se cuadruplicaron en menos de tres meses como consecuencia del embargo dispuesto por la OPEP a los países occidentales industrializados en el contexto de la Guerra de Yom Kippur.

El *shock* del petróleo impactó de lleno en la economía occidental llegándose a dar combinaciones indeseadas como la inflación y el desempleo, lo que popularizó el término *estanflación*.

Sin embargo, el aumento de la demanda por escasez de la oferta también supuso un desafío, para los países industrializados, de disminuir su dependencia energética respecto de los países de la OPEP, acumulando reservas estratégicas y buscando alternativas. Esto supuso el incremento significativo de las inversiones de explotación de petróleo *off shore* sobre el Mar del Norte, así como también la continua búsqueda de yacimientos en otras partes del mundo.

2. Escrito en 2020 y publicado como "Costos del colonialismo británico en el Atlántico Sur (1995-2018)" en Rattenbach, J. A., *Malvinas, Antártida y Atlántico Sur: colonialismo, soberanía y desarrollo en el siglo XXI*, CLACSO-UNTDF, Buenos Aires, 2022.

Instalación de la base Antares de YPF en las Islas Malvinas (*circa* 1974). Fuente: Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur.

Es en este contexto particular que el Reino Unido envió varias expediciones científicas a Malvinas en la carrera internacional por alcanzar el mayor abastecimiento energético posible. Las expediciones tuvieron un fuerte enfoque *geologicista* en pos de calcular el potencial hidrocarburífero del archipiélago traduciéndose en los célebres informes Phipps (1975), Shackleton (1976) y Ridley (1980) (Bonifacio, 1982: 13)[3].

Las Islas Malvinas se encuentran rodeadas, en sus cuatro puntos cardinales, de cuencas petrolíferas. En todos los informes científicos británicos, se establecían paralelismos entre la potencialidad energética de Malvinas respecto del Mar del Norte, algunos planteron incluso que las reservas de hidrocarburos podrían ser hasta de diez veces superior (Bernal, 2014: 46).

3. Si bien los informes incluyen otros aspectos económicos de Malvinas, tradicionalmente se los ha reducido a la potencial producción de hidrocarburos de las Islas.

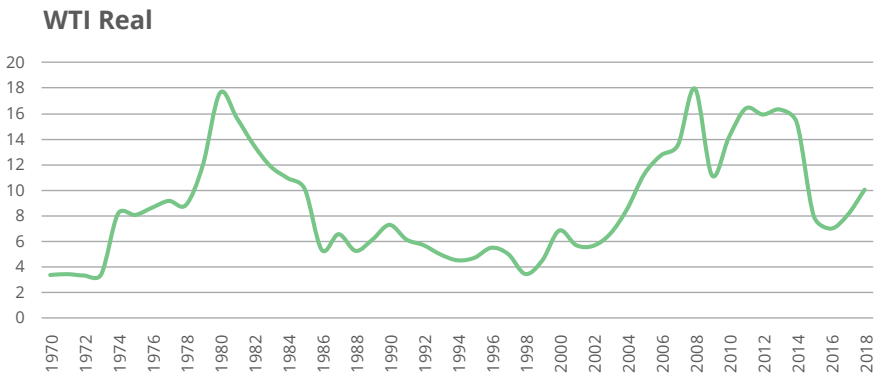


Gráfico 45. Evolución del precio real del barril West Texas Intermediate 1970-2018. Fuente: elaboración propia en base al precio nominal deflactado por el CPI del Banco de la Reserva Federal de St. Louis.

En este gráfico, que nos muestra la evolución real del precio del barril WTI, se comprueba que hubo un segundo *shock* entre 1978-1979, que recién estabilizó su precio para 1986.

Así como dijimos anteriormente que la consolidación de la CONVEMAR coincidió con un fuerte incremento de la pesca de moluscos en el Atlántico Sur, no podemos obviar tampoco sumarle a la contextualización de la Guerra de Malvinas el marco internacional de la Guerra Fría y la crisis del aumento del petróleo (1973-1986). Como si fuera poco, tanto la economía argentina como la británica se encontraban en recesión. La primera declaró el *default* meses después de los acontecimientos del conflicto bélico tras la espiral de deuda externa contraída desde 1976.

Estas últimas variables llevaron a varias consideraciones interpretativas como que, detrás de la guerra de 1982, había dos gobiernos inmersos en una fragilidad político-económica y social en donde la guerra les era funcional. Tras los resultados del conflicto bélico, Galtieri renunció el 18 de junio de 1982, mientras que Thatcher continuó su mandato hasta 1990 y su partido político hasta 1997. Otras lecturas hacen un mayor hincapié en el potencial hidrocarburífero de Malvinas como el principal desencadenante del conflicto.

Si bien creemos que el conflicto del Atlántico Sur como hecho histórico se debe a fenómenos multicausales, su estudio requiere un análisis más profundo ajeno a los propósitos de este ensayo.

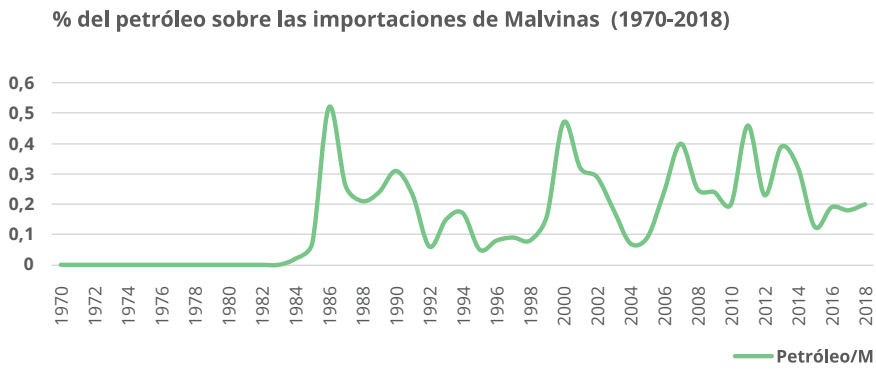


Gráfico 46. Porcentaje del petróleo sobre las importaciones de Malvinas 1970-2018. Fuente: elaboración propia en base al OEC del MIT.

Sin embargo, no solo Malvinas no se convirtió en una potencia exportadora de petróleo, sino que ni siquiera pudo aproximarse a algo cercano al "autoabastecimiento energético". Lo irónico es que, conforme los datos obtenidos, no se registran importaciones de petróleo de Malvinas en el período 1970-1983. Si nos guiamos por el gráfico precedente, podríamos hasta considerar que la guerra de 1982 impactó de forma negativa en relación al petróleo y la balanza comercial del archipiélago. Estos datos se pueden correlacionar con el hecho histórico de que, tras la guerra, el Reino Unido expulsó a todas las empresas del Estado Nacional argentino, entre ellas, YPF y Gas del Estado, quienes permitieron a los habitantes de las Islas el fácil acceso a fuentes energéticas alternativas a la tradicional turba.

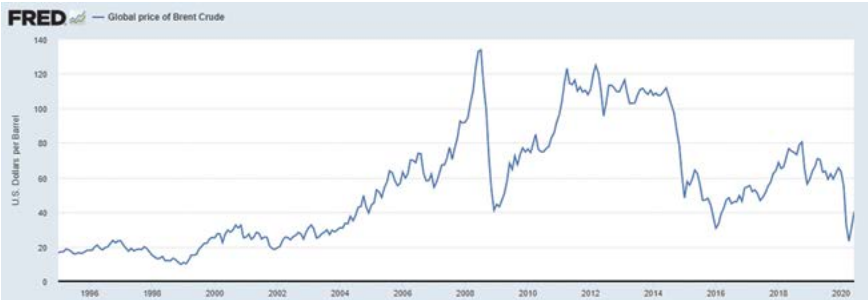


Gráfico 47. Evolución mensual nominal del precio internacional del barril BRENT enero 1995 – junio 2020. Fuente: Reserva Federal del Banco de St. Louis.

Mientras que, en los ochenta y los noventa, el precio del barril se mantuvo estable, durante la primera década del siglo XXI, el precio fue aumentando de forma paulatina teniendo un pico en el año 2008 que, a valores reales, se asemejaba al *shock* de 1979-1980. A pesar de la baja abrupta del 2009, durante el período 2010-2014 se mantuvieron rendimientos altos, momento en el que comenzaron de forma agresiva las exploraciones de hidrocarburos en Malvinas. Después de la campaña 2010-2012, sobrevino la campaña 2015-2016 con expectativas de un repunte futuro del precio del barril. Sin embargo, tal acontecimiento no ocurrió a los valores esperados y varias empresas dejaron de operar en las cuencas de Malvinas para 2018[4]. Como si fuera poco, el contexto de la pandemia mundial del covid-19 no hizo más que derrumbar el precio internacional del petróleo y alejó la posibilidad inmediata de la explotación y comercialización de petróleo en el Atlántico Sur por iniciativa del Reino Unido.

4. Una de ellas, Noble Energy, es subsidiaria del fondo de inversión Black Rock, uno de los principales acreedores de la deuda externa argentina. Véase "Dos petroleras de EE.UU. abandonan la explotación de hidrocarburos en Malvinas", del diario *Crítica Sur*.

Más allá de las exportaciones, podríamos indagar en cuánto fue el impacto de las licitaciones de exploración del petróleo sobre el producto de Malvinas. El primer problema con que nos encontramos es que no tenemos datos fehacientes del PBI de Malvinas en una serie larga. Segundo, que aun tomando como referencia las publicaciones hechas por el gobierno *de facto* británico en Malvinas, vemos que, en sus informes sobre la contabilidad del archipiélago, la producción de *petróleo* se encuadra en una categoría por demás amplia como "Fabricación, minería y canteras y otras actividades industriales", en donde nos dan resultados disímiles y muy volátiles. Si tomamos en cuenta los años de los que tenemos datos (2010 hasta 2016 inclusive), tenemos los siguientes resultados de participación de dicha categoría sobre el producto: 11 %; 15 %; 10 %; 5,3 %; 7,6 %; 20,6 % y 6 %. Es decir, salvando el año 2015, los rendimientos son más que insatisfactorios y, dado que la categoría contable tipificada es poco precisa, nos permitimos desestimar estos resultados. En el año 2013 se publicó un prospecto para incentivar las inversiones de explotación de hidrocarburos en Malvinas, en donde las proyecciones más optimistas se hicieron basándose en un escenario de un precio internacional del barril en el orden de los 100 dólares y uno pesimista en 80 dólares. Tanto en el precio nominal actual de referencia del barril WTI como el del BRENT, no solo nos encontramos en un escenario lejano a las expectativas, sino que los precios internacionales ni siquiera se acercan a los valores del escenario "pesimista" por lo menos desde noviembre de 2014.

A pesar de que la variable *petróleo* pudo haber condicionado la subjetividad de los actores intervinientes en los acontecimientos de 1982, a cuarenta y cuatro años del famoso Informe Shackleton y a casi cuarenta de la guerra, se encuentra a la vista que lejos estuvieron las cuencas hidrocarburíferas alrededor de Malvinas de convertir al Atlántico Sur en un *Nuevo Mar del Norte.* Muy por el contrario, podríamos considerar que, si bien la guerra pudo haber tenido olor a petróleo, en términos de los resultados económicos, la única imagen nítida que observamos es la de las luces de los buques poteros.

CONCLUSIONES

Tal como observamos en los resultados, el conflicto del Atlántico Sur trajo como consecuencia un *shock* en la economía de las Islas Malvinas mediante al aumento unilateral de la Frontera Posible de Producción, por parte de Gran Bretaña, e inversamente proporcional, representó una reducción de la FPP argentina en sus dominios legítimos en el Atlántico Sur.

Este *shock* benefició a la posesión *de facto* británica: desde un punto de vista político Gran Bretaña adoptó una postura intransigente al no querer cumplir con las resoluciones de las Naciones Unidas y negarse a dialogar desde 1982 por la soberanía sobre las Islas Malvinas. Como primera medida, en reflejo de esta posición, fue el otorgamiento de la ciudadanía británica a los habitantes de las Islas a través del Parlamento en 1983. Esta concesión llevó a que los isleños dejaran de autopercibirse como *kelpers* y pasaran a autodenominarse como *Falkland Islanders o isleños.*

Desde un punto de vista económico, hubo un cambio cualitativo en torno al reemplazo de la exportación de lana sucia por la pesca y un cambio cuantitativo, considerando el aumento significativo del volumen de comercio de las Islas Malvinas, siendo el mercado de la Unión Europea el principal destinatario. Estos resultados están alineados con las predicciones de la teoría económica convencional.

Esto lo comprobamos usando el método de control sintético, en donde observamos que en la curva sintética de Malvinas, sin el *shock* económico de la guerra, las exportaciones como el volumen de comercio de las Islas serían significativamente menor.

Este *shock* no se limita únicamente al plano económico, sino que además es el condicionante principal de las relaciones anglo-argentinas tomando en cuenta la irrenunciabilidad del reclamo de soberanía conforme la disposición transitoria número uno de la Constitución de la Nación Argentina.

Sin embargo, quedarán para una futura investigación las potenciales consecuencias del *brexit* en Malvinas frente a la incertidumbre de si se mantendría o no la postura de no negociación por parte de Gran Bretaña, así como la aparición de un nuevo *shock* económico en las Islas Malvinas como, sin dudas, lo fue el Conflicto del Atlántico Sur de 1982.

EPÍLOGO

Fueron varios los sucesos relacionados con Malvinas que transcurrieron a tres años de la presentación de esta tesis. Quizás uno de los hechos más significativos fue, sin dudas, el triunfo del Frente de Todos en las elecciones presidenciales argentinas de octubre de 2019. En el debate previo a la elección, por primera vez en nuestra historia política, Malvinas formó parte del debate de los candidatos a ocupar el rol de Presidente de la Nación. El candidato que aspiraba a su reelección decidió no hablar sobre el tema y fue justamente quien triunfó el que puso la discusión en la mesa del debate.

Previo a la finalización del mandato presidencial a fines de noviembre de ese año, se aprobó una ruta aérea que comunicaba a Malvinas con San Pablo (Brasil) haciendo una escala en la provincia de Córdoba. El vuelo, que tuvo lugar no casualmente el 20 de noviembre, el Día de la Soberanía Nacional, y se realizó en una aeronave Boeing 767 con capacidad de carga, estaba destinado a abastecer principalmente a la base militar de Monte Agradable, contando en su interior con muy pocos pasajeros. De esta manera, se rompía el bloqueo económico continental y solidario que había tenido como disparador la sanción de la Ley Gaucho Rivero, de la legislatura de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Si a eso le sumamos la disgregación y la dispersión política continental, a través de la disolución en los hechos de organismos claves como Unasur, parecía que la causa Malvinas volvía a foja cero. Sin dudas, detrás de estas medidas, se encontraban los intereses británicos en donde, en tan solo cuatro años, el Estado argentino desmanteló casi todos los resortes que sostenían la defensa de nuestra soberanía en el Atlántico Sur.

Al asumir la actual gestión de gobierno, se produjo nuevamente un giro de 180º en la política exterior, especialmente con relación a Malvinas. Los acuerdos de pesca e hidrocarburos que fueron desestimados en 2005 y 2007 y fueron reflotados una década después, volvían a observarse y cuestionarse, así como las recientes aprobaciones de rutas aéreas. Durante el verano de 2020, se embargaron más buques por la pesca ilegal en nuestros mares que en cuatro años de gestión de la Alianza Cambiemos. Como todos sabemos, la irrupción de la pandemia por el coronavirus generó un cambio en la dinámica de cómo relacionarnos para preservar nuestra vida mediante el aislamiento primero y luego el distanciamiento. A pesar de encontrarnos en una crisis eco-

nómica arrastrada desde 2018 y ser víctimas de una pandemia mundial, el Estado argentino no bajó sus brazos en reafirmar nuestros derechos soberanos en las Islas Malvinas.

En tan solo un año, se aprobaron tres leyes por unanimidad en pos de defender nuestra soberanía en el Atlántico Sur: la demarcación del límite de la Plataforma Continental (Ley 27557), la creación de un Consejo Nacional de Asuntos Relativos de Malvinas e Islas del Atlántico Sur (Ley 27558) con el objeto de garantizar que la discusión de soberanía sea una política de Estado en el largo plazo independientemente de las coyunturas de los gobiernos de turno y, por último, la actualización de las multas que penalizan a la pesca ilegal (Ley 27564).

A la par del frente parlamentario, el Poder Ejecutivo Nacional volvió a ubicar a Malvinas como parte de las prioridades en su agenda de gobierno, no solamente ocupando un rol central en la comunicación presidencial, sino también con el relanzamiento del proyecto Pampa Azul y una significativa puesta en valor del Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur, que fue uno de los instrumentos de construcción identitaria y cultural más castigados por los cuatro años de gestión del presidente Macri.

Si bien estaba previsto que en espacios tanto educativos como culturales se aplicaran políticas públicas que tiendan a la masificación en la construcción y formación de una identidad con perspectiva de soberanía, la pandemia se encargó de frustrar todo evento multitudinario. Sin embargo, el amor por la causa Malvinas hizo que todos los organismos del Estado nacional apostaran a la generación y creación de contenidos virtuales y audiovisuales en el ciberespacio. Esto no es menor si tomamos en cuenta que los desafíos del siglo xxi se encuadran en la disputa de sentidos, significados y la construcción de subjetividades.

Adentrándonos en el año 2021, podemos afirmar que el Reino Unido pudo atenuar sus contradicciones internas firmando un acuerdo de libre comercio con el bloque de la Unión Europea. Sin embargo, quedaron excluidos todos los territorios británicos de ultramar. En la disyuntiva de sostener la "unidad" de Inglaterra con Escocia, Gales y el norte de Irlanda, por un lado, o asegurar la rentabilidad de la economía colonial británica en el Atlántico Sur, por el otro, la política exterior del Reino Unido optó por la primera opción. De esta manera, el anacronismo de la presencia de una potencia europea

en nuestros mares se encuentra en un contexto de extrema fragilidad, pero, lamentablemente, nuestro país no cuenta con las herramientas de unidad y solidaridad continental que alguna vez logró consolidar durante el período 2003-2015.

La profundización del *brexit* como fenómeno político promete ser un punto de inflexión en la economía isleña, en donde se dé por finalizada la rentabilidad de la exportación de bienes ictícolas al mercado continental europeo. Ante este contexto, quedan dos opciones totalmente disímiles: o Malvinas se reintegra al continente americano como alguna vez lo fue durante el período 1820-1833 y 1965-1982, o vuelve a caer en un aislacionismo similar al de 1833-1965. Gran Bretaña, por su parte, está lejos de ser el Imperio victoriano que alguna vez supo ser, por lo que la viabilidad de la segunda opción tendría como protagonista a las decisiones en materia de política exterior que lleve a cabo Estados Unidos. Con la primera opción, se podría cumplir con el anhelo de que se consolide el Atlántico Sur como una zona de paz y cooperación; sin embargo, las dificultades de una efectiva integración política a escala sudamericana amenazan con sabotear cualquier probabilidad factible de este escenario.

En el 2022 el conflicto del Atlántico Sur cumplió cuarenta años y, desde el Estado nacional, proyectamos la consigna “Malvinas nos une”. Este aniversario coincide con la guerra ruso-ucraniana que trajo aparejado un nuevo aumento del precio del barril de petróleo que podría impactar en la reanudación de los proyectos ilegales británicos de exploración de hidrocarburos en el Atlántico Sur.

Desde nuestra independencia en 1816, lamentamos que todavía haya territorios americanos pendientes de liberación. Sostenemos que el mejor homenaje que le podemos dar a nuestros héroes, quienes fueron a dar su vida en nuestros territorios insulares y marítimos, es mediante la recuperación de forma definitiva de nuestra soberanía en Malvinas y en el Atlántico sudoccidental.

Juan Augusto Rattenbach
Abril de 2022

BIBLIOGRAFÍA

Armstrong, Patrick y Forbes, Vivian (1997). "The Falkland Islands and their Adjacent Maritime Area". En *Maritime Briefing*. International Boundaries Research Unit, Volumen 2 Número 3.

Becerra, Alfredo (1998). *Protestas por Malvinas* (1833-1946). Buenos Aires: Caja Editora.

Bernal, Federico (2014). "El petróleo en la disputa de soberanía (1970-1982)". En *Malvinas un anacronismo colonial.* Buenos Aires: Honorable Cámara de Diputados de la Nación, pp. 45-58.

Betts, Alexander (1987). *La verdad sobre las Malvinas*, *mi tierra natal*. Buenos Aires: Emecé Editores.

_____ (1997). *Malvinas el colonialismo residual*. Buenos Aires: Nuevo Hacer.

Del Carril, B. (1982). *El futuro de las Malvinas*. Buenos Aires: Emecé.

Campos, Nauro, Coricello, Fabrizio y Moretti, Luigi (2014). *Economic Growth and Political Integration: Estimating the Benefits from Membership in the European Union Using the Synthetic Counterfactuals Method.* En Iza Discussion Paper Series.

Caplan, B. (2002). "How Does War Shock the Economy?". En *Journal of International Money and Finance*.

Erlich, Uriel (2015). *Malvinas: soberanía y vida cotidiana.* Villa María (Córdoba): Eduvim.

Falkland Island Government (2014). *Statistical Year Book.*

Falkland Island Government (2015). *State of the Falkland Islands Economy.*

Falkland Island Government (2017). *State of the Falkland Islands Economy*

Gardeazabal, J. y Vega-Bayo, A. (2015). *The Economic Cost of Armed Conflict.* University of the Basque Country.

Fino, Luciano Oscar y Pezzanp, Luciano (2013). "*Malvinas y la libre determinación de los pueblos". En Malvinas en la Universidad: Concursos de Ensayos 2012*. Buenos Aires: Ministerio de Educación.

Hanneson, Rögnvaldur (2008). *The Exclusive Economic Zone and Economic Development in the Pacific island Countries*. Marine Policy.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la Nación (2012). *La cuestión Malvinas. Una historia de colonialismo. Una causa de las Naciones Unidas*. Buenos Aires.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la Nación (2014). *Soberanía Argentina en Malvinas a 50 años del Alegato Ruda.* Buenos Aires.

Muñoz Aspiri, José Luis (1966). *Historia completa de las Islas Malvinas.* Buenos Aires: Editorial Oriente.

Rattenbach, J. A. (2022). "Costos del colonialismo británico en el Atlántico Sur (1995-2018)". En *Malvinas, Antártida y Atlántico Sur: colonialismo, soberanía y desarrollo en el siglo XXI.* Buenos Aires: CLACSO-UNTDF.

Saldías, Adolfo (1982). "Capítulo XIX: Las Islas Malvinas". En *Historia de la Confederación Argentina.* Buenos Aires.

Santos, Héctor Marcelo (2014). "Actividades pesqueras en el Atlántico Sudoccidental". En *Malvinas un anacronismo colonial.* Buenos Aires: Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Simonoff, Alejandro (2015). "Las estrategias argentinas hacia Malvinas (1945-2012): negociaciones y guerra". En *Universidad y Soberanía.* La Plata: EDULP, pp. 365–40.

APÉNDICE

Shock 1986

Co_No	Unit_Weight
Bahamas	0
Bermudas	0
Fiyi	0
Kiribati	.044
Santa Helena	.911
Seychelles	.045
Trinidad & Tobago	0

Exportaciones

Co_No	Unit_Weight
Bahamas	.382
Bermudas	0
Fiyi	0
Kiribati	0
Santa Helena	.618
Seychelles	0
Trinidad & Tobago	0

Exportaciones per cápita

Co_No	Unit_Weight
Bahamas	.001
Bermudas	0
Fiyi	0
Kiribati	.001
Santa Helena	.999
Seychelles	0
Trinidad & Tobago	0

Volumen de comercio

Co_No	Unit_Weight
Bahamas	.274
Bermudas	0
Fiyi	0
Kiribati	0
Santa Helena	.726
Seychelles	0
Trinidad & Tobago	0

Volumen de comercio per cápita

Shock 1982

Co_No	Unit_Weight
Bahamas	0
Bermudas	0
Fiyi	0
Kiribati	.055
Santa Helena	.945
Seychelles	0
Trinidad & Tobago	0

Exportaciones

Co_No	Unit_Weight
Bahamas	.235
Bermudas	0
Fiyi	0
Kiribati	.655
Santa Helena	0
Seychelles	0
Trinidad & Tobago	.109

Exportaciones per cápita

Co_No	Unit_Weight
Bahamas	0
Bermudas	.001
Fiyi	0
Kiribati	0
Santa Helena	.999
Seychelles	0
Trinidad & Tobago	0

Volumen de comercio

Co_No	Unit_Weight
Bahamas	.16
Bermudas	.019
Fiji	0
Kiribati	.821
Santa Helena	0
Seychelles	0
Trinidad & Tobago	0

Volumen de comercio per cápita

Mariana Altieri
Licenciada en Ciencia Política y Doctora en Ciencias Sociales
de la Universidad de Buenos Aires (UBA), Magíster en Estrategia
y Geopolítica de la Universidad de la Defensa Nacional;
Docente e investigadora en estas universidades y Directora Ejecutiva
de Fundación Meridiano de Estudios Internacionales y Política Exterior.

HACIA UNA ESTRATEGIA TERRITORIAL INTEGRAL DE LA ARGENTINA: LA CUESTIÓN ENERGÉTICA EN LAS ISLAS MALVINAS

Mariana Altieri

1. INTRODUCCIÓN

La cuestión Malvinas estuvo signada por el valor geopolítico de las islas tanto en términos estratégicos como económicos. En ella, la riqueza natural juega un rol central. Pasados 189 años de la ilegal ocupación británica, el diferendo de soberanía refleja la continua centralidad de estas variables. Este capítulo busca encuadrar su estudio dentro de las teorías que ponderan el valor del territorio, haciendo énfasis en un aspecto específico relativo a los recursos naturales: la cuestión energética.

En un escenario de transición de poder global y de reconfiguración de las cadenas globales de valor en el comercio internacional, la energía aparece como un sector clave, en el cual se vienen sucediendo transformaciones significativas. En este marco, el Atlántico Sur emerge como un espacio rico en recursos energéticos y relativamente inexplorado, lo cual aumenta su ponderación geopolítica.

A los fines de abordar este debate y con la intención de realizar un aporte sustantivo a su estudio, este capítulo comienza por introducir la teoría del valor del territorio y cómo se vincula con los recursos naturales estratégicos. A continuación, se caracteriza el Atlántico Sur como escenario geopolítico y se presenta su dinámica multiactoral. Seguidamente, se resalta la importancia de la plataforma continental argentina en materia de recursos naturales. Se presenta la cuestión Malvinas y su especificidad en relación a los hidrocarburos costa afuera de las islas. Finalmente, se ofrecen unas conclusiones de los argumentos esbozados y un aporte a las discusiones futuras.

2. EL VALOR DEL TERRITORIO

En el estudio de las relaciones internacionales y especialmente del conflicto interestatal, el territorio a menudo se describe como el más importante de todos los problemas o cuestiones conflictivas posibles (Hensel, 2001; Vasquez & Senese, 2006; Cho & Eun, 2017; Prins, Wiegand, Ghatak, & Gold, 2017; Hensel & McLaughlin Mitchell, 2017). Según esta línea teórica, el territorio puede tener un valor tangible o intangible o una combinación de ambos (Huth & Allee, 2002; Vasquez & Senese, 2006; Wiegand, 2011; Hensel & McLaughlin Mitchell, 2017).

El valor intangible se compone por aquello que el territorio simboliza o significa para el Estado y para su población, puede incluir vínculos étnicos con la tierra, o un valor nacionalista simbólico basado en la pérdida de autonomía o de sentimientos de apego al territorio que se considera parte integrante de la Nación (Hensel, 2001; Hassner, 2004; Wiegand, 2011; Cho & Eun, 2017; Hensel & McLaughlin Mitchell, 2017)

El valor tangible, por su parte, puede ser económico, especialmente respecto de los recursos naturales que contenga, y/o estratégico, relativo a la ubicación (el control de vías de comunicación y rutas comerciales especialmente importantes, tales como los puntos de estrangulamiento del tráfico marítimo), características geográficas (que otorgan una ventaja sustancial sobre los posibles adversarios) o por la existencia de recursos naturales estratégicos. (esta última opción combina el valor estratégico con el económico).

Según Bruno Fornillo,

> Un recurso natural puede llamarse estratégico si responde a las siguientes condiciones relativas a su valor de uso, por sí mismas suficientes: a) ser clave en el funcionamiento del modo de producción capitalista; b) y/o ser clave para el mantenimiento de la hegemonía regional y mundial c) y/o ser clave para el despliegue de una economía verde o de pos desarrollo; y las siguientes condiciones relativas a su disponibilidad, de por sí necesarias: a) escaso —o relativamente escaso—; b) insustituible —o difícilmente sustituible—; c) desigualmente distribuido (Fornillo, 2014: 80).

Este capítulo se centra en el valor tangible de las Islas Malvinas, ponderando la existencia de recursos naturales estratégicos en el Atlántico Sur lo cual le otorga un doble valor: económico y estratégico[1]. Dentro de las potencialidades económicas de la zona se encuentran diversos tipos de recursos naturales, entre ellos, los ictícolas e hidrocarburíferos. El principal recurso explotado actualmente son los caladeros de pesca. Este potencial fue señalado también por Lord Shackleton en el informe[2] que lleva su nombre, el cual fuera entregado al gobierno británico en 1976. Dicho documento cambió el horizonte de oportunidades económicas existentes en ella para el Reino Unido[3].

Desde entonces, esta zona se ha encontrado en el centro en una compleja red de intereses estratégicos internacionales, surgida al volcarse al Atlántico Sur las flotas pesqueras de varios países de Asia, Europa y América Latina.

---

1. Es importante señalar que el valor estratégico también se debe a su ubicación geoestratégica cerca de los pasajes bioceánicos, pero esto no será materia de análisis de este capítulo.

2. Revista de Política Internacional, ISSN 0034-8716, Nº 153, 1977, pág. 31. En octubre de 1975 el Gobierno del Reino Unido había anunciado el envío de una misión técnico-económica exploratoria, dirigida por Lord Shackleton, para investigar las posibilidades económicas del archipiélago de las Islas Malvinas. La Cancillería argentina manifestó entonces mediante un comunicado su oposición a la actividad exploratoria programada. Luego de una serie de declaraciones y gestiones bilaterales realizadas sin resultado positivo, se procedió a llamar al país al Embajador argentino en Londres, que no retornó a su sede (CARI, s.f.: 17).

3. La pesca es la actividad económica de mayor rentabilidad para las Islas Malvinas, consistiendo en el principal aporte para que el PBI per cápita de los isleños supere los 65 mil dólares y sea uno de los más altos del mundo. El impacto económico de la pesca modificó radicalmente la economía de las Islas Malvinas y alivió el peso de su sostenimiento en el presupuesto británico (Dario, 2015).

Como se señaló en la introducción, la ponderación geoeconómica de las islas estuvo siempre presente en su historia y explica, en parte, la disputa por su ocupación original. Ya en el siglo XVIII pasaban constantemente barcos balleneros y foqueros que depredaban la zona de un recurso considerado fundamental en esa época. Actualmente este usufructo de recursos vivos marinos se ha trasladado a la actividad pesquera, de la cual la economía de las islas se ha visto especialmente beneficiada (de manera ilegal) desde la declaración unilateral de una zona exclusiva mediante la Proclamation N°1 de 1991.

En materia hidrocarburífera, la exploración de hidrocarburos *offshore* (costa afuera) consiste en las tareas de búsqueda de gas y petróleo en la plataforma continental y en los fondos oceánicos. Para ello, se precisa del uso de diversos tipos de plataformas y/o buques diseñados para esta operación. Dicha actividad en el mar argentino cuenta con 90 años de antecedentes en la búsqueda de hidrocarburos, pero aún tiene un enorme potencial por desarrollar.

El embajador (R) argentino Guillermo Arnaud (2014) señala que: "A principios del siglo XIX existía un gran interés por el Atlántico Sur motivado por los mismos objetivos, con sus variantes, que hoy existen: estratégicos, alimentos y fuentes de energía" (pág. 7). A su vez, Atilio Molteni, embajador (R) argentino que cumplió funciones en Londres cuando se desató el conflicto bélico sostuvo:

> Cuando los ingleses las toman en 1833 tenían un valor estratégico por su cercanía, por su valor como acceso por el estrecho al Océano Pacífico. Y además era el momento de expansión de Gran Bretaña por el mundo, y además había una serie de explotaciones muy importantes de recursos: ballenas, lobos, focas. [...]. Yo diría que las Islas en el momento del conflicto tenían –además de las razones históricas pretendidas por Reino Unido- tuvieron en ese momento un valor geopolítico. Hoy en día yo diría que tienen un valor geopolítico, pero los elementos cambian porque la situación política evoluciona. Hoy día para mí el elemento más importante es la pesca (Molteni, 2019).

Por ello resulta relevante referenciar geoestratégicamente a las Islas para comprender que su análisis está inserto en el abordaje del Atlántico Sur como un espacio marítimo rico en recursos naturales, puerta de acceso a la Antár-

tida y, por supuesto, en el marco de una disputa de soberanía[4] de relevancia trascendental para la República Argentina.

3. EL ATLÁNTICO SUR

El océano Atlántico es mayormente un espacio abierto para la circulación del tráfico marítimo. Durante muchos años fue el cordón umbilical del mundo. Si se piensa como espacio de comunicación e intercambio en los términos de Till (2007), el Atlántico mantiene un rol destacado en el comercio mundial: un gran flujo proveniente del Asia Pacífico ingresa dando la vuelta al Cabo de Buena Esperanza, o cruzando el Canal de Panamá. A su vez, continúa conectando con el Pacífico a través de los estrechos de Drake y de Magallanes o del Canal de Beagle que, si bien no son los pasos más utilizados en la actualidad, mantienen su significancia geográfica.

Por otra parte, si se suma el modo fluvial, de acuerdo a un estudio realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el transporte marítimo alcanza al 95% del comercio internacional de América Latina y el Caribe (BID, 2021: 12). En coincidencia, Eller y Quintana (2017) agregan que:

> El lugar geográfico en donde se encuentra ubicado también es un espacio privilegiado. No solamente es importante para Argentina, sino para toda Sudamérica e inclusive Latinoamérica. La Cuestión del Atlántico Sur es además una cuestión bicontinental, porque no solo abarca geográficamente la costa Atlántica de Sudamérica, sino también la costa Atlántica de África (...) (pág. 114).

A diferencia del Indo Pacífico, punto neurálgico en la disputa por el poder naval y la proyección de poder en el escenario del siglo XXI[5], el Atlántico Sur aparece

4. La cuestión de las Islas Malvinas, entendida como la disputa de soberanía entre la República Argentina y el Reino Unido por las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes, tiene su origen el 3 de enero de 1833, cuando el Reino Unido, quebrando la integridad territorial argentina, ocupó ilegalmente las islas y expulsó a las autoridades argentinas, impidiendo su regreso así como la radicación de argentinos provenientes del territorio continental. Desde entonces, la Argentina ha protestado regularmente por la ocupación británica, ratificando su soberanía y afirmando que su recuperación, conforme el derecho internacional, constituye un objetivo permanente e irrenunciable (Cancillería argentina, s.f.).

5. Para ampliar sobre esta temática se recomienda Altieri, M. A. (2018). Nuevas Dinámicas del Poder Naval en el Siglo XXI: la competencia por el control en el espacio marítimo. Relaciones Internacionales (55), págs. 197-211.

como un «remanso estratégico» (Abdenur y De Souza Neto, 2013: 170). Sin embargo, ha cobrado nueva importancia en las últimas décadas debido al renovado interés de los grandes poderes navales por circular en sus aguas.

Además, mientras que el Pacífico asiático se caracteriza por ser un espacio marítimo "cerrado" —lleno de atolones, arrecifes, islotes e islas de todos los tamaños que generan no solo conflictos de reclamaciones de soberanía territorial, sino también puntos de estrangulamiento del comercio mundial—, el Océano Atlántico es exactamente todo lo contrario: un espacio "abierto" para la circulación del tráfico marítimo.

Coincidiendo con esta caracterización, Bologna (1982) sostiene que el Atlántico Sur es una "llave maestra en la geopolítica de las comunicaciones navales del mundo" (pág. 813) y que el asentamiento en las islas Malvinas permite asegurar un control estratégico del Estrecho de Magallanes. Adicionalmente, como señala García (2017), "funciona como una puerta de acceso privilegiada hacia la Antártida, una de las reservas de agua dulce más importantes del mundo" (pág. 47).

El posicionamiento estratégico del Reino Unido[6] en las islas Santa Helena, Tristán de Acunha, las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, así como la posesión compartida con Estados Unidos de la isla de Ascensión le permite el patrullaje, monitoreo y el despliegue sobre las costas atlánticas de Suramérica y África lo cual "(...) le otorga un carácter de país ribereño en la región y lo proyecta hacia la Antártida" (Dario, 2015: 8).

La importancia estratégica en relación al continente blanco ha sido realzada por muchos autores[7], entre Llorens y Pintore que afirman:

> El territorio malvinense, como base de la presencia británica en esta región, vecina al paso natural entre el Atlántico y el Pacífico se constituye así en el trampolín necesario para lanzar la exploración y la explotación de los recursos naturales de la Antártida (Llorens & Pintore, 2013: 188).

6. La base británica es en realidad un complejo militar que cuenta con instalaciones aéreas en Monte Agradable y navales en *Mare Harbour* y desde el año 2004 es la sede la Comandancia Naval británica del Atlántico Sur. En la práctica funciona principalmente como un centro de adiestramiento y formación y como base de apoyo para las expediciones antárticas británicas, y el pre posicionamiento naval en la zona. Monte Agradable tiene la capacidad para albergar una fuerza de tres mil combatientes contando su equipo, junto a ochenta aeronaves de combate. A su vez posee dos pistas aptas para el aterrizaje y despegue de aviones de transporte militar y aviones de combate. La base naval cuenta con un puerto apto para naves de superficie y submarinos (Winer, 2013).

7. Se recomienda la publicación de Zingoni Vinci (2020) referida a los dilemas que enfrenta la Antártida respecto a la gobernanza y los desafíos para la República Argentina (ver bibliografía).

Figura1. Poder Naval Británico. **Fuente:** Elaboración Propia.

4. UN ESCENARIO MULTIACTORAL

El Atlántico Sur indefectiblemente incluye una multiplicidad de aristas: su relevancia para el desarrollo económico, la defensa de los recursos, la protección de los servicios ecosistémicos, la investigación, el desarrollo y la innovación. También la cuestión Antártica y, por supuesto, la cuestión de la soberanía. Cada una de estas agendas involucra, a su vez, una vasta participación actoral, que incluye no solo a los Estados ribereños, sino también a actores no estatales de diverso tipo.

En el Atlántico Sur Occidental, solo dos actores regionales detentan casi la totalidad del litoral marítimo: Brasil, con la costa más extensa (4.300 km), y Argentina, que controla la boca oriental de tres Pasajes Bioceánicos (Magallanes, Beagle y Drake). Ambos tienen interés en mantener seguras las líneas de comunicación marítimas y el buen orden en el mar[8]. Respecto al lado oriental del Atlántico, el actor primordial es la República Sudafricana: por el Cabo de

8. Es decir que se mantengan vigentes las normas internacionales que brindan seguridad a las líneas de comunicación y comercio marítimas, así como la protección de los recursos vivos marinos y la preservación del ambiente.

Buena Esperanza pasa gran parte del flujo proveniente de Asia y de la ruta del petróleo del Medio Oriente proveniente del Océano Índico.

Por otra parte, existen varias plataformas de articulación regional entre los países ribereños de América y de África. Uno de los ámbitos birregionales más antiguos es la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur[9] (ZOPACAS), creada en 1986 por iniciativa de Brasil. Adicionalmente, existen el Foro de Cooperación América del Sur-África (ASA), también impulsado por Brasil en el año 2006, y las Cumbres América del Sur-Países Árabes (ASPA), un foro de coordinación política y cooperación, cuya primera edición fue realizada en Brasilia en 2005.

A su vez, existen potencias extra regionales que detentan el control naval y son garantes de las vías de comunicación y comercio en el Atlántico Sur. Por un lado, Estados Unidos, tanto por su condición de primera potencia naval mundial como por su cercanía geográfica a la zona en términos hemisféricos. Y por el otro, el Reino Unido, que está asentado en toda la cadena de islas que se encuentran en el centro del Océano Atlántico Sur, entre América y África.

> La importancia estratégica del Atlántico Sur no fue obviada por las grandes potencias a nivel mundial. Con una capacidad para conectarse con los otros dos océanos, las riquezas pesqueras y la posibilidad de monitorear tanto la costa africana como sudamericana hace muy atractiva el deseo del control de una parte de este sector, con el fin de mejorar su posición en términos estratégicos y de poder (Eller y Quintana, 2017: 127).

Para una aproximación a un análisis más detallado de la República Argentina, es importante resaltar el rol de las provincias como poseedoras del dominio originario de los recursos en el mar territorial. Además, se encuentra el Estado Nacional por los derechos de fiscalización en la zona contigua, como también por los derechos de soberanía en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental. Su ejercicio se traduce en actividades llevadas a cabo por la Armada Argentina, por la Prefectura Naval Argentina, por la Secretaría de Energía de la Nación respecto a las áreas de licitación, por el Ministerio de

9. Integrado por 24 países costeros del Atlántico Sur, siendo ellos: Angola, Argentina, Benín, Brasil, Cabo Verde, Camerún, Costa de Marfil, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea-Conakri, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Liberia, Namibia, Nigeria, República del Congo, República Democrática del Congo, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona, Sudáfrica, Togo y Uruguay.

Ambiente y Desarrollo Sostenible en relación a las evaluaciones de impacto ambiental, entre otros.

Por otra parte, en el Atlántico Sur participan actores extraestatales de manera activa. Desde el aspecto comercial, las empresas navieras y de fletes; desde lo energético, aquellas con áreas de exploración en el Atlántico; desde el aspecto científico, centros de investigación, científicos/as, universidades, entre otros.

Respecto al rol de la sociedad civil, cabe destacar la obligatoriedad de las instancias de participación pública, vinculadas a los procesos de audiencia pública previo a la autorización de actividades que puedan causar impactos ambientales significativos. De esta manera, se fortalece el derecho de la ciudadanía a la participación pública y el deber del Estado de su realización, tal como se reconoce tanto en nuestra legislación nacional y como en el Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe ("Acuerdo de Escazú"), ratificado por nuestro país en el año 2021.

Todos los actores mencionados representan algunos de los agentes relevantes del sistema, sin ser una mirada exhaustiva. La existencia de multiplicidad de intereses refleja la importancia de la construcción de una visión multiactoral. A partir de ella, que Argentina apalanque su proposición en el Atlántico Sur de manera fortalecida por la posesión del apoyo público, privado y académico.

Para el sector energético, el Estado argentino dispone de una herramienta fundamental: YPF SA. La compañía, en su centenario de existencia, posee un papel indelegable en el sector del petróleo y del gas argentino, por el cual ejerce el liderazgo de la industria, reivindica para sí el rol de referente para el resto de las compañías y asume la función de intérprete y de nexo entre los diferentes actores de la cadena de valor, desde las pymes y las empresas regionales hasta los grandes jugadores internacionales. Además, actúa con sentido de pertenencia nacional y es depósito de confianza y consulta técnica por parte de las autoridades nacionales y provinciales (Carbajales, 2021: 526-7).

A su vez, la implementación de una política integral hacia el Atlántico Sur implica el desarrollo de una estrategia para la Antártida proyectada desde la Argentina continental hacia toda su extensión. Por este motivo, la reciente creación del Centro Interinstitucional en Temas Estratégicos Antárticos y Subantárticos (CITEAS) ofrece un horizonte promisorio. Esta institución conecta el trabajo del el Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC-CONICET); el Ins-

tituto Antártico Argentino (IAA-MRECIC); la Universidad Nacional de Tierra del Fuego (UNTDF); la Universidad Tecnológica Nacional - Facultad Regional Tierra del Fuego (UTN-FRTDF); el Instituto de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP); la Administración de Parques Nacionales (APN); el gobierno de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, y la Municipalidad de la Ciudad de Ushuaia.

Todos estos actores articulan sus intereses en relación al valor tangible del Atlántico Sur, en especial en términos geoeconómicos, como se ha venido señalando. En suma, la miríada de actores y de intereses convierte al Atlántico Sur en un escenario geoestratégico en el siglo XXI. La consolidación de una estrategia multiactoral pondera las capacidades materiales e intangibles de la República Argentina para favorecer un desarrollo equitativo y sostenible para las generaciones presentes y futuras. En particular para el sector energético, resulta fundamental el rol del Estado en la regulación, el control, la promoción de oportunidades e incluso, en la producción a través de instrumentos empresariales como YPF SA.

5. LA IMPORTANCIA DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL ARGENTINA

La República Argentina es poseedora de una inmensa plataforma continental, la quinta más grande del mundo, con posibilidad de explotación sustentable de valiosos recursos.

En el año 1997, la Argentina creó la Comisión de Límites de la Plataforma Continental Argentina (COPLA), integrada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la Nación, el Ministerio de Economía de la Nación y el Servicio de Hidrografía Naval. Desde entonces y hasta la actualidad, la ampliación y consolidación de la soberanía argentina en la plataforma continental ha constituido una política de Estado.

En consecuencia, la COPLA ha realizado el 21 de abril de 2009 la presentación completa del límite exterior de la República Argentina ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). La demarcación arroja un total de 1.781.885 km^2, incluyendo tanto el sector antártico como las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur (COPLA, 2009).

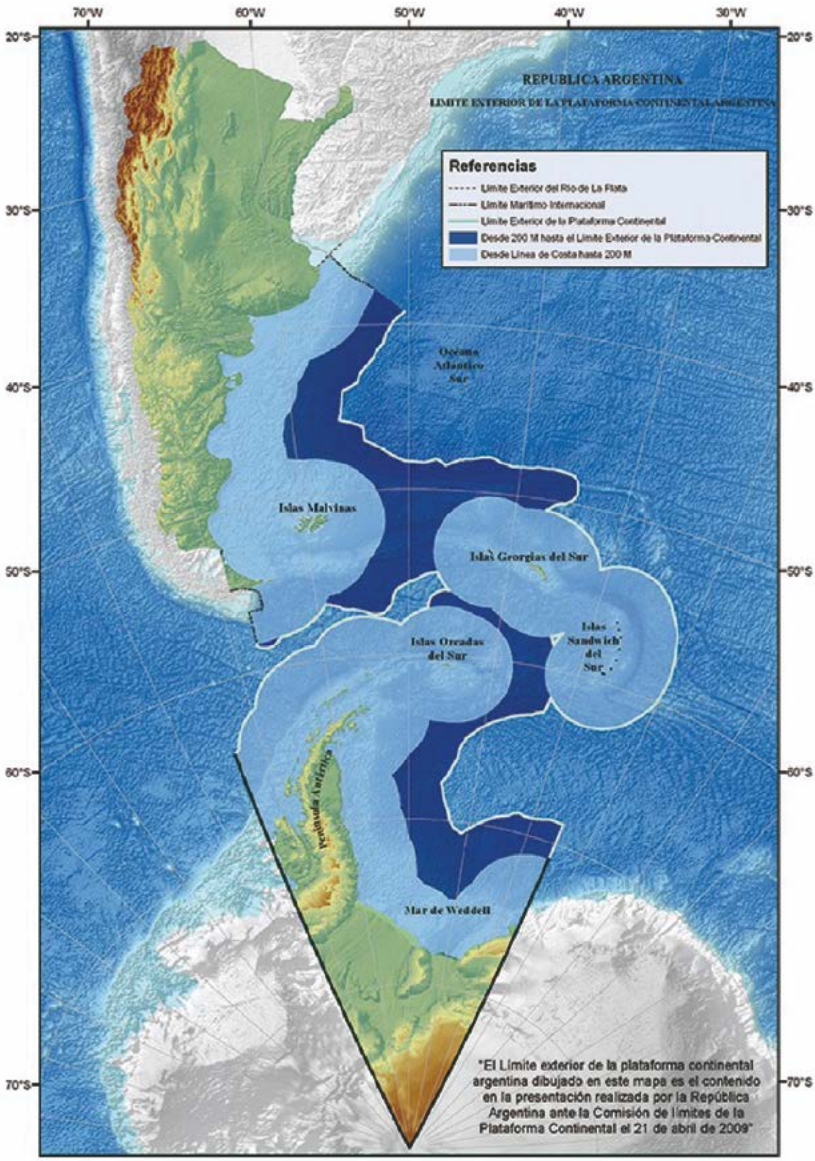


Figura 2. Mapa de la Plataforma Continental Argentina. Fuente: COPLA.

El mapa de la demarcación del Límite Exterior de la Plataforma Continental elaborada por COPLA incorpora el siguiente trazado:

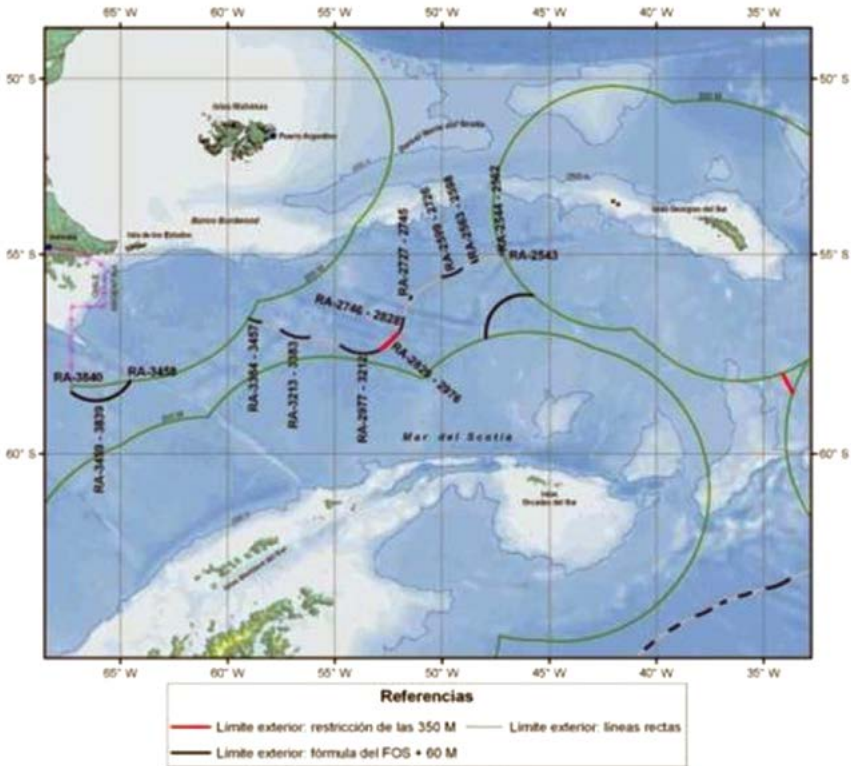


Figura 3. Mapa de las Islas Malvinas, delimitación de la Plataforma Continental. Fuente: COPLA

La Subcomisión encargada de considerar la presentación argentina se conformó en agosto de 2012. Luego de varias rondas de negociaciones y presentaciones orales, ya en el ámbito de la Comisión, en el año 2016 se aprobó por consenso las recomendaciones en relación con la presentación hecha por Argentina. Cabe destacar que dicha Comisión, de carácter técnico, no es la encargada de definir los puntos correspondientes al área circundante a las islas Malvinas y a la Antártida. Por ello, no se expidió sobre dicha parte de la presentación argentina.

Adicionalmente, la Comisión ha rechazado la posibilidad de considerar la presentación parcial presentada por el Reino Unido respecto a las islas. En ella, procuraba integrar a sus territorios británicos de ultramar a las islas del Atlántico Sur y sus espacios marítimos circundantes. La CLPC postergó el tratamiento correspondiente a la zona de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, así como del Sector Antártico Argentino, debido a la normativa comprendida en su reglamento que le impide considerar la presentación hecha por cualquiera de los Estados parte de una controversia territorial o marítima.

Para el año 2020, durante el mes de agosto, se sanciona la Ley 27757que actualiza el mapa bicontinental de la República Argentina, aprobado de uso oficial obligatorio por la Ley 26651 en el año 2010, que incluye la demarcación del límite exterior de la plataforma continental argentina, a la vez que resalta los espacios marítimos argentinos correspondientes al territorio continental, insular y antártico de nuestro país[10].

Este vasto territorio contiene una enorme riqueza alimenticia, energética y estratégica. Respecto a la cuestión ictícola, como se ha señalado en la sección segunda sobre el valor del territorio, posee grandes áreas de pesca en caladeros de menos de doscientos metros de profundidad que atraen la pesca tanto legal como ilegal hacia la Milla 201. Como consecuencia, se precisa de la activa acción del Estado argentino en la prevención y el impedimento de la depredación, a través de una tarea de control permanente.

> Si pensamos en los 5000 km de extensión de nuestras costas marítimas, la enorme amplitud de nuestro mar jurisdiccional y su plataforma, los archipiélagos e islas que componen el patrimonio bajo control o en disputa, los territorios ultramarinos y las obligaciones internacionales, podemos afirmar, sin duda, que Argentina es una Nación Marítima (Otamendi, 2018: 60).

A su vez se observan obligaciones internacionales de protección de la vida humana, como es el caso de la búsqueda y el salvamento –SAR-, lo cual demanda mantener los medios necesarios para una cobertura de esa magnitud en cuanto a embarcaciones, a adiestramiento y a equipos.

10. El mapa se ajusta a la presentación realizada en abril de 2009 por COPLA. Además, que en marzo de 2016 y marzo de 2017 fue aprobada por la CLPC en acuerdo con las disposiciones de la CONVEMAR.

6. LA CUESTIÓN MALVINAS[11]

La Nación Argentina ratifica su legítima e imprescriptible soberanía sobre las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes, por ser parte integrante del territorio nacional. La recuperación de dichos territorios y el ejercicio pleno de la soberanía, respetando el modo de vida de sus habitantes, y conforme a los principios del derecho internacional, constituyen un objetivo permanente e irrenunciable del pueblo argentino (Disposición Transitoria Primera de la Constitución Nacional).

El archipiélago malvinense cuenta con una superficie total de 11.410 km². Está conformado por dos islas mayores, Gran Malvina y Soledad, como también más de 200 islas menores e islotes. Junto con las islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur, está integrado a la plataforma continental suramericana, siendo la continuidad geológica de la columna vertebral de América del Sur la cordillera de los Andes (esta última reemerge del mar en la península antártica[12]).

En el Atlántico Sur, se encuentran no solo las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, sino también las islas Ascensión y Santa Helena, Tristán de Chuna y las islas Orcadas del Sur, que sirven de postas terrestres entre América del Sur y el continente africano, entre el Norte y el Sur (del Ecuador hasta la Antártida). Todas estas islas, salvo las Orcadas que están bajo la protección del Tratado Antártico[13], están controladas de alguna

11. Cada vez que en la redacción de este capítulo se mencione la cuestión Malvinas, debe considerarse incluido los archipiélagos australes, las Islas Georgias del Sur, las Islas Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes.

12. La República Argentina fundamenta su reclamo sobre el Sector Antártico Argentino en virtud de múltiples elementos, entre los que se destacan la contigüidad geográfica y continuidad geológica con el territorio argentino; la instalación y ocupación permanente de bases antárticas y el desarrollo de actividad científica por más de un siglo; y la herencia histórica de España, entre otros (Cancillería argentina, s.f.).

13. El 1 de diciembre de 1959 Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, el Reino Unido, Japón, Nueva Zelanda, Noruega, Sudáfrica y la entonces Unión Soviética firmaron en Washington el Tratado Antártico, con el objeto de asegurar la libertad de investigación científica y la promoción de la cooperación internacional con fines científicos en la Antártida, y para garantizar que el sexto continente tuviera usos exclusivamente pacíficos. El Tratado Antártico entró en vigor el 23 de junio de 1961, al obtener la ratificación parlamentaria de todos sus signatarios originales. Siete de esos doce países mantenían en aquel momento reclamos de soberanía en distintos sectores de la Antártida. Argentina era uno de ellos, reivindicando soberanía en el denominado "Sector Antártico Argentino", definido por el paralelo 60º Sur como límite Norte, y los meridianos 25º y 74º de longitud Oeste. A su vez, los reclamos de Chile y el Reino Unido se superponen con el argentino. El del Reino Unido abarca por completo el sector reclamado por la Argentina, y el chileno se superpone parcialmente. Desde 1947, Chile y la Argentina se reconocen mutuamente derechos de soberanía en la Antártida, quedando pendiente la delimitación en la parte superpuesta de sus reivindicaciones. Con el objeto de evitar que el asunto de los reclamos pudiera extenderse, el Tratado establece que, mientras esté vigente, no se efectuarán nuevas reclamaciones de soberanía en la Antártida, ni se ampliarían las ya existentes.

manera por el Reino Unido que mantiene instalaciones navales y militares que le permiten su despliegue como potencia naval del Atlántico Sur (Magnani, 2020). La soberanía de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, y espacios marítimos circundantes, ha estado en conflicto entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la República Argentina desde 1833, momento en el que se produjo la usurpación británica y el desalojo de la población argentina presente en las Islas. En la actualidad es uno de los diecisiete territorios que la Organización de las Naciones Unidas reconoce como "no autónomos" (de los cuales diez están en control del Reino Unido en calidad de potencia colonial administradora) y pone bajo supervisión del Comité de Descolonización (C24). En este marco y en función del trabajo reiterado de la Cancillería argentina a lo largo de la historia, Naciones Unidas reconoce la existencia de una disputa de soberanía[14] y ha llamado a las partes a negociar mediante la Resolución 2065 (XX) de la Asamblea General[15].

Sobre las características del diferendo de soberanía en términos del derecho internacional y de las gestiones diplomáticas hay abundante material bibliográfico[16]. La República Argentina las considera parte integral e indivisible de su territorio. En tal sentido, las hace parte de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Lo atinente a las preocupaciones de este artículo deviene de la cuestión estratégica vinculada a los Recursos Naturales presentes en al Atlántico Sur y cómo la soberanía se ve afectada por su exploración y/o explotación.

14. En el caso Malvinas las Naciones Unidas reconocen el derecho a la integralidad territorial de la República Argentina, mientras que el derecho a la libre determinación de los pueblos -estrategia adoptada por los británicos- no es aplicable por no tratarse de una población autóctona sino traspasada luego de la ocupación. Sobre este tema, se recomienda la lectura de "Malvinas, el derecho a la libre determinación de los pueblos y la población de las Islas" de Ana Pastorino.

15. Llamado que es reiterado cada año desde entonces.

16. Se recomienda la publicación de la Cancillería argentina "Comunidad Internacional y la Cuestión Malvinas", y el Libro "Colonialismo en el Siglo XXI: la estrategia del imperio para mantener la ocupación de las Malvinas" de Pastorino *et. al*.

7. HIDROCARBUROS COSTA AFUERA DE LAS ISLAS MALVINAS[17]

Como se ha mencionado anteriormente, el interés británico por los recursos de las islas Malvinas ocupó un lugar central desde el Informe Shackleton de 1976. Desde entonces, el Reino Unido inició el diseño normativo y logístico necesario para usufructuar los recursos existentes en las cuencas hidrocarburíferas *offshore* cercanas a las islas.

De esta manera, el gobierno de las Islas Malvinas[18] ha otorgado licencias de producción y ha coordinado tres campañas exploratorias de perforación. Ellas fueron en los años 1998, 2010-2012 y en el año 2015. La exploración y eventual explotación de hidrocarburos en el área costa afuera de las islas se dividió en dos cuencas: la Cuenca Malvinas Norte y la Cuenca Malvinas Oriental. Esta última, subdividida en flancos Este y Sur.

Para la primera campaña, se licitaron siete licencias, las cuales fueron otorgadas a 14 empresas (entre operadoras y socias). En ellas se realizaron seis pozos. Una vez finalizada, la casi totalidad de las firmas abandonó las islas. Como consecuencia, se constituyeron nuevas compañías para ocuparse de la exploración y eventual producción específicamente para Malvinas.

La campaña de 2010 involucró la perforación de 16 pozos en la Cuenca Malvinas Norte y un pozo en la Cuenca Malvinas Oriental. Fue en esta campaña en la que se ha anunciado el descubrimiento de petróleo en la formación promisoria de Sea Lion, en la Cuenca Norte, que dio lugar al anuncio de "comercialización". En el año 2012 se realizaron cuatro pozos adicionales en la Cuenca Malvinas Oriental, dos en el flanco Este y dos en el flanco Sur.

La última campaña de perforación llevada adelante por el Reino Unido en las islas fue realizada en el año 2015. Si bien se había planificado la concreción de seis pozos, dadas serias dificultades técnicas, solo se efectuaron cuatro de ellos, tres en la Cuenca Malvinas Norte y uno en la Cuenca Malvinas Oriental.

17. Dicho apartado se basa en la tesis de Daniela Varela (2017). Hidrocarburos en las islas Malvinas: campañas exploratorias, sanciones y cooperación (1998-2016). A su vez, incluye actualizaciones correspondientes a los acontecimientos sucedidos en los últimos años.

18. Como se ha expresado precedentemente, las islas Malvinas forman parte del territorio de la provincia de Tierra del Fuego. Por tanto, el gobierno isleño resulta de carácter ilegítimo.

De acuerdo a la normativa isleña existente, diseñada conforme a la experiencia británica llevada a cabo en el Mar del Norte, todas las licenciatarias debían pasar a la fase de producción con la correspondiente renuncia de las áreas sin descubrimiento. No obstante, no han alcanzado dicha etapa extractiva en ninguna de las licencias.

Aún más, las compañías que permanecían en ella se retiraron y aquellas que fueron creadas específicamente para las islas hoy día constituyen una misma compañía. En efecto, al momento poseen licencias costa afuera de las islas las operadoras Rockhopper Exploration Plc, Argos Resources (aunque desea realizar un acuerdo *farm out)* y Borders and Southern Petroleum.

La última incorporación ha sucedido en el año 2021 con la llegada a las islas de la firma Navitas Petroleum LP, que cotiza en la bolsa de Tel Aviv, Israel. Navitas ha asumido la operación del plan de descubrimiento de Sea Lion presentado por la entonces compañía Premier Oil Plc cuando aún permanecía en Malvinas y poseía intenciones de avanzar en la producción (actualmente, Premier ha sido adquirida por Harbour Energy).

Sin embargo, su realización no depende únicamente de las compañías petroleras licenciatarias. El (ilegal) gobierno isleño precisa de mejora infraestructural y de personal adicional para el desarrollo de un plan de producción de 250 miles de millones de barriles de recursos contingentes 2C en fase 1 durante el lapso de 20 años, conforme la información brindada por la entonces Premier y actualmente por Rockhopper Exploration Plc.

En particular, se requiere de un nuevo puerto para el ingreso y egreso de los buques de soporte, como también del desarrollo de viviendas, de educación, de servicios de salud y toda otra necesidad para el personal requerido.

Por todos estos motivos, la perspectiva inicial de descubrimiento de un segundo Mar del Norte por parte del Reino Unido ha cambiado significativamente desde el Informe Shackleton y los primeros informes en los 70, atravesando las campañas llevadas a cabo entre 1998 hasta 2015, hasta la actualidad. Adicionalmente, las reiteradas prórrogas otorgadas por el gobierno isleño a las licenciatarias, que en ningún caso han podido avanzar a la fase de producción, demuestra sus complejidades en el contexto internacional frente a otras oportunidades comerciales tanto costa adentro como costa afuera.

A estas dificultades económicas, logísticas y operativas por parte del Reino Unido en su búsqueda de desarrollo de hidrocarburos en las islas Malvinas, debe incluirse la disputa de soberanía con la República Argentina.

Como se ha expresado al inicio de este apartado, la República Argentina jamás ha reconocido la ilegítima ocupación británica de los archipiélagos australes, por cuanto la presencia del Reino Unido deriva de la usurpación de 1833 de una parte del territorio nacional argentino, la cual fue inmediatamente protestada y nunca consentida por la República Argentina (Organización de las Naciones Unidas, 2009: 8).

Las medidas nacionales han involucrado acciones tanto en el plano multilateral como en el bilateral e interno. Desde el plano multilateral, "las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos no autorizadas por el Estado argentino en su plataforma continental promovidas por el Reino Unido resultan violatorias de las Resoluciones N° 2065 (XX), 3160 (XVIII), 31/49, 37/9, 38/12, 39/6, 40/21, 41/40, 42/19 y 43/25 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, como así también de las resoluciones adoptadas por la Asamblea General de la Organización de Estados Americanos (OEA) y el Comité Especial de Descolonización de las Naciones Unidas, que convocan a las dos partes en la controversia —es decir, a la República Argentina y al Reino Unido— a reanudar las negociaciones sobre soberanía a fin de alcanzar una solución justa, pacífica y definitiva de la misma, teniendo debidamente en cuenta los intereses de los habitantes de las Islas Malvinas.

En particular, la pretensión del Reino Unido de autorizar o realizar actividades de exploración y explotación de hidrocarburos es manifiestamente contraria a la Resolución 31/49 de la Asamblea General de las Naciones Unidas de 1976, que requiere que ambas partes se abstengan de adoptar decisiones que entrañen la introducción de modificaciones unilaterales en la situación de las Islas mientras se encuentre pendiente de solución la controversia de soberanía entre los dos países" (Figueroa, 2015). De ocurrir dicha explotación, constituiría una expoliación de recursos no renovables sin posibilidad de retrotraer la situación al momento anterior de las acciones que se adoptaran en dichas áreas.

Y desde el plano nacional, la política malvinense es liderada por la Cancillería argentina. Ella nuclea las medidas de protesta y de rechazo a cada uno de los actos unilaterales británicos, promueve medidas adicionales destinadas

a desalentar tales actividades hidrocarburíferas costa afuera de las islas con el fin de evitar la ilegítima explotación de sus recursos naturales.

En este marco, la Secretaría de Energía prohíbe la inscripción en el Registro de Empresas de Exploración y Explotación de Hidrocarburos de aquellas empresas que, en forma directa o indirecta, fueran titulares, accionistas o contratistas de, o mantengan una relación de beneficio con empresas que desarrollen o presten servicios hidrocarburíferos de exploración, explotación o transporte de hidrocarburos en la plataforma continental argentina, sin haber obtenido la autorización correspondiente emitida por autoridad competente argentina.

También se ha emitido una Resolución equivalente para aquellas firmas vinculadas al sector transporte. Por este motivo, todo buque o artefacto naval que se proponga transitar entre puertos ubicados en el territorio continental argentino y puertos ubicados en las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, o atravesar aguas jurisdiccionales argentinas en dirección a estos últimos, y/o cargar mercaderías a ser transportadas en forma directa o indirecta entre esos puertos, deberá solicitar una autorización previa expedida por la Prefectura Naval Argentina como autoridad nacional competente.

La política nacional se ha robustecido desde 2011 a partir de la sanción de la Ley 26659 que establece las condiciones para la exploración y explotación de hidrocarburos en la plataforma continental argentina. La norma prohíbe a toda persona física o jurídica, nacional o extranjera, que realice o se encuentre autorizada a realizar actividades en la República Argentina y sus accionistas a (1) desarrollar actividades hidrocarburíferas en la plataforma continental argentina sin haber obtenido la habilitación pertinente emitida por autoridad competente argentina; (2) a tener participación directa o indirecta en personas jurídicas, nacionales o extranjeras, que desarrollen actividades hidrocarburíferas en la plataforma continental argentina sin haber obtenido la habilitación pertinente emitida por autoridad competente argentina, o que presten servicios para dichos desarrollos; y (3) a contratar y/o efectuar actividades hidrocarburíferas, transacciones, actos de comercio, operaciones económicas, financieras, logísticas, técnicas, actividades de consultoría y/o asesoría, ya sea a título oneroso o gratuito, con personas físicas o jurídicas, nacionales o extranjeras, para que desarrollen actividades hidrocarburíferas en la Plataforma Continental Argentina sin haber obtenido la habilitación pertinente emitida por autoridad competente argentina (artículo

2). Asimismo, establece sanciones de entre 5 y 20 años de inhabilitación para los infractores (artículo 3).

Adicionalmente, mediante la Ley 26915/2013 se modificó la Ley 26659, incorporándose un nuevo tipo penal que establece la responsabilidad en que incurrirán las personas físicas y jurídicas que, sin permiso de la autoridad competente, realicen actividades de exploración o de explotación de hidrocarburos, en el lecho o en el subsuelo del mar territorial o en la plataforma continental argentina, en adición a otras responsabilidades penales preexistentes. La Ley 26915 dispone la competencia de la Justicia Federal para el conocimiento y el juzgamiento de las conductas indicadas, y estipula penas privativas de la libertad, inhabilitación especial para realizar actividades comerciales y elevadas penas pecuniarias, así como también el decomiso de equipos, la extinción de todo permiso de exploración y/o concesión de licencias otorgadas por el Estado y la caducidad de beneficios impositivos que hubieran sido acordados en favor del autor del hecho delictivo.

En aplicación de dichas leyes, se ha sancionado a través de Resoluciones de la Secretaría de Energía de la Nación a las empresas con licencias ilegales de producción y a las prestadoras de servicios logísticos, financieros u otros en la plataforma continental argentina. La última de ellas ha sido publicada el 21 de abril 2022 en el Boletín Oficial por la que se ha declarado ilegal las actividades desarrolladas en la plataforma continental argentina y clandestina a la empresa Navitas Petroleum LP por desarrollar actividades hidrocarburíferas en territorio argentino sin estar habilitada para ello por las autoridades competentes argentinas. Como consecuencia, se la ha inhabilitado por el término de 20 años para desarrollar actividades en la República Argentina.

En suma, los recursos energéticos en el Atlántico Sur reflejan su relevancia en el escenario nacional e internacional. En particular, los existentes en las islas han involucrado un accionar normativo y multiactoral dinámico desde los años 90 hasta la actualidad. Las dificultades técnicas, económicas y la disputa de soberanía previamente desarrolladas reflejan las adversidades atravesadas por el Reino Unido para avanzar en la expoliación de recursos hidrocarburíferos en las islas. Las reclamaciones argentinas incluyen las sanciones correspondientes en el ámbito interno, como también las acciones en el ámbito multilateral para lograr el alcance de la negociación bilateral entre Argentina y el Reino Unido en aras de alcanzar una solución pacífica de la controversia.

8. CONCLUSIONES Y REFLEXIONES FINALES

Este capítulo ha procurado realzar el valor del territorio, con un especial énfasis en la cuestión de los recursos energéticos presentes en el Atlántico Sur. Para ello, se ha resaltado la potencialidad hidrocarburífera de la plataforma continental argentina en las áreas circundantes a las Islas Malvinas. De allí que resulte de utilidad la teoría del valor del territorio para caracterizar a este espacio geopolítico no solo por su valor (por ser parte integrante del territorio nacional), sino también por su alto grado de valor funcional, tangible, tanto económico como estratégico, siendo su potencialidad energética un factor crucial.

En segundo lugar, se ha expuesto la dinámica multiactoral que se entreteje en torno al Atlántico Sur. Por este motivo, se arguye sobre la potencialidad para la República Argentina de la elaboración de una estrategia multiactoral donde el Estado ocupe el centro orbitante en la construcción de la regulación, del llamado a licitaciones, del control y monitoreo de recursos, de la producción de conocimiento científico, entre otros.

En tercer lugar, se ha observado las variables económicas, técnicas y políticas que intervienen en la posibilidad de avance hacia la fase de producción por parte de las compañías licenciatarias en las islas. En particular, cómo estas firmas han sido declaradas clandestinas —y sus actividades, ilegales— dado que no disponen las habilitaciones correspondientes por las autoridades competentes de la República Argentina.

Por último, cabe agregar algunas reflexiones finales respecto a las discusiones esperables en las negociaciones internacionales futuras. La Declaración de Roma, consensuada entre los Líderes del Grupo de los 20 (G20) en el año 2021, manifiesta el compromiso de los miembros del G20 a proseguir con los esfuerzos para garantizar la conservación, protección, restauración y el uso sostenible de la biodiversidad marina. Asimismo, los Líderes reafirman el compromiso de prohibir los subsidios a la pesca que contribuyen a la sobrepesca y a la sobrecapacidad, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

En este sentido, las discusiones futuras incluirán los debates en materia de flujos financieros para el clima, para la biodiversidad y los ecosistemas, y para el fortalecimiento de sinergias para maximizar los co-beneficios.

Dicha Declaración de Líderes del G20 agrega, respecto a la Antártida, que, en el contexto del Sistema del Tratado Antártico, se alienta un mayor progreso para implementar el compromiso de larga data de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR), y que se reconoce que las Áreas Marinas Protegidas (AMP) pueden servir como una poderosa herramienta para proteger ecosistemas sensibles representativos del Área de la Convención, en particular en la Antártida Oriental, en el Mar de Weddell y en la Península Antártica.

Por estos motivos, respecto al sector energético, así como los hidrocarburos han ocupado un lugar central en la agenda energética malvinense en el último cuarto del siglo XX y continúan ocupándolo en este primer cuarto del siglo XXI, los años venideros ampliarán el horizonte de desafíos a otros recursos. En particular, la propensión hacia un desarrollo sostenible para el año 2030 y hacia la descarbonización para mediados de siglo, precisa de la conversión de los sistemas energéticos actuales hacia otros abastecidos por fuentes menos contaminantes. Un lugar central ocupará la innovación, que ampliará las posibilidades de producción y consumo en áreas lejanas a los principales centros de consumo, tal como es el caso de las islas argentinas en el Atlántico Sur, como así también de la Antártida. Como señala Isbell (2013), la revolución del gas, el resurgir de la tecnología en la exploración petrolíferas y el movimiento hacia una economía baja en emisiones de carbono, conforman tres de las principales tendencias energéticas que están vinculadas en la actualidad a cambios estructurales en la geoeconomía del espacio atlántico. Por lo tanto, la estrategia nacional desarrollada en materia petrolera resulta un puntapié esencial para el desarrollo de una política semejante —e incluso superadora— para el sector minero y para los demás sectores energéticos. En particular, para el diseño de un desarrollo equitativo, inclusivo y sostenible de la Argentina en toda su extensión. Y que, en ella, se proteja y se valorice la protección de los recursos marinos y oceánicos.

En definitiva, las variables económicas, jurídicas, tecnológicas, logísticas, de sostenibilidad, todas ellas ofrecen aportes insoslayables sobre la cuestión Malvinas para comprender las motivaciones de la presencia británica en territorio argentino. Sin embargo, resultan miradas parciales cuando se las analiza de manera separada.

El futuro de la Argentina atlántica se verá fortalecido a partir de la concreción de la conformación de una estrategia territorial integral que posea una mirada multidimensional y una participación multiactoral. Esta visión fortalecerá el accionar argentino en una de las últimas fronteras subexploradas: la plataforma continental argentina.

9. BIBLIOGRAFÍA

Abdenur, A. E., & De Souza Neto, D. M. (2013). La creciente influencia de China en el Atlántico Sur. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals* (102-103), 169-197.

Altieri, M. A. (2018). Nuevas Dinámicas del Poder Naval en el Siglo XXI: la competencia por el control en el espacio marítimo. (U. N. Instituto de Relaciones Internacionales, Ed.). *Relaciones Internacionales, 2* (55), 197- 211.

Altieri, M. A. (2020). Acerca de la importancia del Atlántico Sur y de Malvinas como enclave geopolítico. En E. Magnani, & M. Barreto, *Puntos axiales del sistema de defensa argentino. Los desafíos de pensar la defensa a partir del interés nacional* (págs. 65-85). Rosario: UNR Editora.

Arnaud, G. (2014). Malvinas, Atlántico Sur y Antártida. la realidad actual. *Anales de la Academia Nacional de Ciencias de Buenos Aires: Ciclo Ciencia y Visión del Mundo del Instituto de Investigación y Desarrollo Amílcar Argüelles,* (págs. 1-28). Buenos Aires.

Banco Interamericano de Desarrollo (2021). Logística en América Latina y el Caribe: oportunidades, desafíos y líneas de acción / Agustina Calatayud, Laureen Montes, editoras. Disponible en <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Logistica-en-America-Latina-y-el-Caribe-Oportunidades-desafios-y-lineas-de-accion.pdf> [consultado el 15 de febrero de 2022].

Bologna, A. B. (1982). Los Derechos Argentinos sobre las Islas Malvinas. *Revista de Estudios Internacionales, 3* (3), 799-813.

Carbajales, J (2021). Manual de empresas públicas en Argentina: 1946-2020: de la centenaria YPF a las actuales SABIE. Disponible en <https://edunpaz.unpaz.edu.ar/OMP/index.php/edunpaz/catalog/view/65/76/252-1> [consultado el 10 de septiembre de 2021].

Cho, J. K., & Eun, Y.-s. (2017). ¿Qué nos dice la teoría de las relaciones internacionales sobre las disputas territoriales y su resolución? (M. P. Ltd, Ed.). *Cross Mark*, 142-159.

Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (s.f). Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. La cuestión de las Islas Malvinas en la Organización de los Estados Americanos. Disponible en <https://www.cari.org.ar/pdf/estudio_preliminar_malvinas_tomo_VI.pdf> [consultado el 15 de marzo de 2022].

Constitución Nacional. Disposición Transitoria Primera.

Dario, L. (2015). *La segunda Guerra de Malvinas: la disputa por los recursos pesqueros*. Buenos Aires: Tesis para acceder al título de Magister en Relaciones y Negociaciones Internacionales de las Universidades de San Andres, Flacso Argentina y de Barcelona.

Eller, M. J., & Quintana, P. (2017). La Importancia Geopolítica del Atlantico Sur. A 50 años de la resolución 2065. En A. B. al., *Malvinas y la construcción de un reclamo soberano, pasado, presente y futuro* (págs. 113-138). La Plata: Universidad Nacional de la Plata.

Figueroa, J. E. (2015). La cuestión de las Islas Malvinas: Desafíos y potencialidades a partir de una visión integral actual del Atlántico Sur. XXVII Congreso Argentino de Derecho Internacional [en línea]. Disponible en <http://www.aadi.org.ar/index.php?acc=5&opc=1> [consultado el 08 de abril de 2016].

Fornillo, B. (2014). ¿A qué llamamos Recursos Naturales Estratégicos? El caso de las baterías de litio en Argentina (2011-2014). *Revista Estado y Políticas Públicas,* 79-89.

García, G. E. (2017). El Derecho a la Autodeterminación de los Pueblos y el Principio de Integridad Territorial. El Caso de Timor Oriental. En A. B. Bologna, *Malvinas y la construcción de un reclamo soberano: pasado, presente y futuro* (págs. 39-48). La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

Hassner, R. E. (August de 2004). The Path to Indivisibility: Time and the Entrenchment of Territorial Disputes. *Department of Political Science University of California.* Berkeley.

Hensel, P. R. (2001). Contentious Issues and World Politics: The Management of Territorial Claims in the Americas, 1816–1992. (I. S. Association., Ed.). *International Studies Quarterly* (45), 81–10.

Hensel, P. R., & McLaughlin Mitchell, S. (2017). From territorial claims to identity claims: The Issue Correlates of War (ICOW) Project. *Conflict Management and Peace Science,* 34(2), 126–140.

Huth, P., & Allee, T. (2002). The Democratic Peace and Territorial Conflict in the Twentieth Century. *Cambridge: Cambridge University Press.*

Isbell, P. (2013). La energía en el Atlántico y el horizonte estratégico. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals* (102/103), 73-100.

Llorens, M. P., & Pintore, E. J. (2013). Malvinas y su proyección continental: la Cuestión Malvinas e Islas del Atlántico Sur y su proyección sobre la Antártida Sudamericana como problema continental. En Anónimo, *Malvinas en la universidad: concurso de ensayos 2012* (págs. 178-192). Buenos Aires: Ministerio de Educación de la Nación. Subsecretaría de Gestión y Coordinación de Políticas Universitarias.

Magnani, E. (2020). La dimensión geopolítica del interés estatal: el Atlántico Sur Occidental y su relevancia para Argentina. *Revista Relaciones Internacionales,* 93(1), 19-39.

Molteni A. Entrevista realizada por Mariana Altieri en Madrid el 5 de junio de 2019.

Organización de las Naciones Unidas (2009). Límite Exterior de la Plataforma Continental. Presentación Argentina. Disponible en <http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/arg25_09/arg2009e_summary_esp.pdf> [consultado el 20 de noviembre de 2015].

Otamendi, A. G. (2018). Los intereses marítimos y la necesidad de una marina de guerra. *Revista del Mar* (173), 58-68.

Pastorino, A. (2013). *Malvinas, el derecho de libre determinación de los pueblos y la población de las islas*. Buenos Aires: Eudeba.

Pastorino, A., Alvarez, M., & Rosa, G. (2015). *Colonialismo en el Siglo XXI "La estrategia del imperio para mantener la ocupación de las Malvinas"*. La Plata: Edulp.

Prins, B. C., Wiegand, K. E., Ghatak, S., & Gold, A. (2017). Managing territorial conflict: An introduction to this special issue. (CMPS, Ed.) *Conflict Management and Peace Science*, 34 (2), 121-125.

Revista de Política Internacional, ISSN 0034-8716, Nº 153, 1977, pág. 31.

Rockhopper Exploration Plc (2022). Disponible en <https://rockhopperexploration.co.uk/operations/falkland-islands-2/#iLightbox[gallery-1]/0> [consultado el 09 de mayo de 2022].

Till, G. (2007). *Poder Marítimo, una guía para el siglo XXI.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Varela, D. (2017). Hidrocarburos en las islas Malvinas: campañas exploratorias, sanciones y cooperación (1998-2016). Universidad de Buenos Aires.

Vasquez, J. A., & Senese, P. D. (2006). Rivalry, Territorial Disputes, and the Probability of War: Testing for Interactions. *Paper prepared for presentation at the annual meeting of the International Studies*, (págs. 1-37). San Diego.

Wiegand, K. (2011). *Enduring Territorial Disputes: Strategies of Bargaining, Coercive Diplomacy, and Settlement.* Athens: University of Georgia Press.

Winer, S. (2013). *La relevancia de la "cuestión" Malvinas en la estrategia imperial.* (D. D. N˚9, Ed.). Buenos Aires: EDENA - MINDEF.

Zingoni Vinci, N. (2020). Antártida: los dilemas que enfrenta su gobernanza y los desafíos para la Argentina. En E. Magnani, & M. Barreto, *Puntos axiales del sistema de defensa argentino. Los desafíos de pensar la defensa a partir del interés nacional* (págs. 65-85). Rosario: UNR Editora.

Omar Antonio Ruiz
Abogado por la Universidad Nacional de Córdoba (UNC), Magíster en Dirección y Gestión Pública Local por la Universidad Carlos III de Madrid. Legislador Provincial mc por Córdoba, Magíster en Relaciones Internacionales por la Universidad Nacional de Córdoba (UNC), Diplomado en Defensa Nacional y Pensamiento Estratégico por la Universidad de Buenos Aires (UBA) y Universidad de la Defensa (UNDEF). Docente adscripto de Derecho Internacional Público en la Universidad Nacional de Córdoba (UNC).

40 AÑOS DE MALVINAS, CAPACIDADES NACIONALES PARA LA GEOPOLÍTICA ARGENTINA

Omar Antonio Ruiz

El 2 de abril se cumplieron 40 años de la recuperación de nuestras Islas Malvinas y el pasado 3 de enero, 189 años de su usurpación y ocupación ilegal por el Reino Unido. Estas fechas significan un homenaje a nuestros héroes, a los que dieron su vida, a los excombatientes y veteranos de guerra, y una ratificación de nuestros derechos sobre las Islas. Para fortalecer nuestra estrategia de recuperación definitiva, debemos además de insistir en el diálogo para que el Reino Unido asuma su obligación de negociar, a los fines de reconocer nuestra soberanía sobre Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y espacios marítimos e insulares correspondientes, sostener y profundizar el enfoque geopolítico que el presidente Alberto Fernández, con la gestión del Secretario de Malvinas, Guillermo Carmona, le ha dado a la importancia geoestratégica y geoeconómica que el Atlántico Sur y Antártida representan para nuestro país.

MALVINAS, ATLÁNTICO SUR Y ANTÁRTIDA, SU IMPORTANCIA GEOESTRATÉGICA

Argentina y la región se encuentran en un escenario caracterizado por las tensiones que se producen en la configuración de un nuevo mundo multipolar, con crisis tanto del orden unilateral liberal siguiente a la Guerra Fría, como de las reglas del derecho internacional y el multilateralismo, junto al resurgimiento del nacionalismo. Por un lado, estas crisis se expresan en el proceso de desplazamiento y transición de la hegemonía económica y comercial de EE.UU. (que mantiene su poder cultural y militar) hacia China y, por otro, el desafío disruptivo que Rusia con su intervención militar en Ucrania realiza para contener la expansión de la OTAN y establecer los límites de una nueva arquitectura de seguridad regional/mundial con impacto en una división del mundo económico entre Occidente y Oriente, más xenofobia y nuevas carreras armamentísticas. Occidente intenta contener militarmente a China en su proyecto geoeconómico de Ruta y Franja de la Seda a través de la reciente conformación de la alianza militar AUKUS (Australia, Reino Unido y EE.UU., por su sigla en inglés) y del QUAD (diálogo de cooperación en seguridad entre EE.UU., Japón, India y Australia, por su sigla en inglés). La OTAN se fortalecerá en lo militar para enfrentar las pretensiones rusas de volver a los límites de 1997 y lograr el desmantelamiento de los sistemas de misiles en Europa del Este. Estos escenarios muestran la vigencia de la geopolítica en el mundo. En poco más de tres décadas, el mundo tendrá un tercio más de habitantes, la mayoría se concentrará en Asia, con lo cual se incrementará el consumo de agua dulce, cuyo precio se encarecerá, habrá más demanda de alimentos, disminuirá el suelo cultivable y aumentará la demanda de energía.

La geopolítica como proyección del poder en el territorio para defender el espacio vital y los intereses nacionales está de regreso y a sus elementos tradicionales (aire, mar y tierra) se agregan los aportados por la geopolítica crítica, como los espacios no geográficos (ciberespacio, electromagnético, nano-espacio, espacio ultraterrestre, espacio submarino) y la presencia de nuevos actores no estatales (gigantes de internet).

Argentina, país bicontinental y oceánico, debe prestar especial atención a Malvinas, Atlántico Sur y Antártida, por lo que significan para su desarrollo, por su valor geoeconómico representado por los recursos naturales: pesqueros

(calamar, langostino y merluza en uno de los mayores caladeros del mundo); minerales (magnesio, cobre, níquel y cobalto fusionados en nódulos polimetálicos); minerales críticos y tierras raras (litio, titanio, diamantes, oro, coltán) de uso para la industria de baterías (celulares y automóviles); misiles y aeroespacial; además de tener la mayor reserva de agua potable del mundo en la Antártida, hidrocarburos (gas y petróleo) y las rutas comerciales por donde se traslada parte del petróleo que va de Medio Oriente a Europa y de las importaciones de EE.UU.

Desde el punto de vista geoestratégico, Malvinas le permite al Reino Unido proyectar su poder hacia tres continentes, América del Sur, África y Antártida y hacia cuatro océanos, Atlántico, Antártico, Índico y Pacífico. El eje Londres, Peñón de Gibraltar, Islas Ascensión, Santa Helena, Tristán de Acuña, Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y Territorio Antártico Británico es la hoja de ruta de la Marina Real británica, lo que le permite controlar el mar, las costas y el espacio aéreo del Atlántico Sur, que junto a la base aérea de Monte Agradable en Malvinas forman parte del dispositivo de la OTAN, ya que si bien el Reino Unido se alejó de la Unión Europea a través del *brexit,* no lo hizo lo mismo con esta organización.

La OTAN se está conformando globalmente, y el Reino Unido, hoy "Global Britain", con su comando naval en el Atlántico Sur, significa una amenaza para la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur (ZPCAS) integrada por 24 países de Suramérica y Africa. En la disputa entre China y AUKUS, esta última puede desde la base de Monte Agradable, vía el océano Indico (isla de Diego García, Chagos), conectar un puente militar para acercarse a la "nueva Franja y Ruta de la Seda".

Al igual que en EE.UU., el complejo militar industrial inglés influye en la política exterior y de defensa, en este caso utilizando el Atlántico Sur para su militarización. A modo de ejemplos, tenemos, a partir del año 2003, las apariciones en el Atlántico Sur del submarino nuclear *Vanguard,* con capacidad para transportar armamento radioactivo; el destructor de última generación Dauntless de tipo 45; los aviones de quinta generación Eurofighter Typhoon II, con radio de acción hasta el sur de la provincia de Buenos Aires y toda la Patagonia, y los ejercicios militares con misiles Rapier y Sky Sabre. Además, la presencia del submarino a propulsión nuclear *Greeneville* de EE.UU., que hace unos meses y "de casualidad" se encontró con una nave de la flota del Reino

Unido en el Atlántico Sur, tiene implicancias y riesgos para el medio ambiente. Cabe recordar que, recientemente, la Guardia Costera de Estados Unidos, con el respaldo del Comando Sur, llevó a cabo la Operación Cruz del Sur dirigida al combate de la pesca ilegal en el Atlántico Sur. El anuncio en 2020 del primer ministro Boris Johnson en la Cámara de los Comunes de incrementar un 40 % el arsenal nuclear del Reino Unido, la reciente creación de un comando espacial, la modernización de los complejos militares ubicados en el denominado "collar de perlas" de Santa Elena y Tristán de Cunha, el proyecto de un puerto de aguas profundas en Malvinas y la construcción de un muelle logístico en las Islas Georgias del Sur conforman un cuadro más que preocupante para la paz y la seguridad en el Atlántico Sur.

La presencia de armas nucleares durante la guerra de Malvinas, como lo demuestran archivos desclasificados del Reino Unido, y el desplazamiento de submarinos y buques con capacidades nucleares durante estas últimas décadas, es violatoria de distintos tratados y normas de Derecho Internacional Público, como la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur (ZPCAS) establecida en 1986 a través de la Resolución 41/11 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, que constituye una zona de paz y cooperación libre de armas nucleares entre Sudamérica y África que nuclea a 24 estados ribereños del Atlántico Sur y que, además, configura un espacio amplio de cooperación en temas como la exploración y mapeo de los fondos marinos e investigación oceanográfica, cooperación en temas medioambientales, protección y conservación del medio marino y de los recursos vivos, e investigación científica marina, entre otros. Esta situación también contraviene el Tratado para la Proscripción de las Armas Nucleares en la América Latina y el Caribe, conocido como Tratado de Tlatelolco, del 14 de febrero de 1967, y la obligación de no innovar expresada en la Resolución 31/49 de 1976 de la Asamblea General de la ONU, que "insta a las partes (Argentina y Reino Unido) a que se abstengan de adoptar decisiones unilaterales" que entrañen la introducción de modificaciones unilaterales en la situación mientras las Islas están atravesando por el proceso recomendado en las resoluciones de la AG 2065 y otras.

La ocupación ilegal británica de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur comprende también pesca e hidrocarburos, ya que se extiende a espacios marítimos que pertenecen a la República Argentina, los

que, con el trazado del nuevo mapa bicontinental argentino, alcanzan a 2,5 millones de kilómetros cuadrados. El gobierno isleño las decretó "zonas de conservación", en 1987 y 1992, con las denominadas FICZ (interna, por su sigla en inglés) y FOCZ (externa, por su sigla en inglés), y consolidó *de facto* una zona económica exclusiva. Si bien, en 1990, se celebró el Acuerdo de Conservación Conjunta argentino-británica de los recursos marítimos argentinos en el Atlántico Sur, lejos de reducir las capturas en el área de exclusión de Malvinas, los británicos las aumentaron para no perjudicar la economía de los isleños. Nuestro país ingenuamente les prestó tecnología, conocimiento en biología, estudios de stock, sistemas migratorios y de interrelación de las especies. El Reino Unido, a través de concesiones ilegales, permite que todos los años se extraigan miles de toneladas de pesca (168 mil toneladas de pesca en 2017), donde el calamar *Illex argentinus,* que migra desde nuestras costas hacia Malvinas, junto al calamar Loligo, que se encuentra en las adyacencias de las Islas, son el principal recurso ictícola. El Acuerdo Foradori–Duncan reeditó, lamentablemente, la comisión conjunta argentino-británica de conservación de los recursos marítimos argentinos en el Atlántico Sur, sin que se modificara la política pesquera de los isleños, que ha ocasionado a nuestro país perdidas que, según las estimaciones más conservadoras, se sitúan en 63.000 millones de dólares en las últimas cuatro décadas. Las concesiones ilegales de pesca otorgadas desde las Islas vencían en 2035 y se extendieron hasta el año 2060. China promovió el retiro de sus barcos pesqueros de esta zona en un gesto hacia nuestro país. Argentina, además, sufre la pesca ilegal en los límites de nuestras aguas jurisdiccionales (200 millas) y la pesca no regulada a partir de la milla 201 por parte de empresas pesqueras de China, Corea del Sur, España y Taiwán.

En materia de hidrocarburos, de la misma manera que con la pesca, la Declaración Conjunta sobre Cooperación sobre actividades costa afuera en el Atlántico Sudoccidental (en el área sujeta a disputa de soberanía) de 1995, fue violada sistemáticamente por el Reino Unido al otorgar licencias de exploración sin consultar a nuestro país. Durante el gobierno de Cristina Fernández, se sancionó la Ley 26659 que establece las condiciones para la exploración y explotación de hidrocarburos en la Plataforma Continental Argentina, entre las cuales se encuentra la obligatoriedad de obtener permisos previos a la realización de dichas actividades, cuyo incumplimiento

se sanciona con la inhabilitación a realizar dichas actividades por un período que va desde los 5 a 20 años, entre otras penalidades. Asimismo, la esta ley prohíbe "tener participación directa o indirecta en personas jurídicas, nacionales o extranjeras, que desarrollen actividades hidrocarburíferas en la Plataforma Continental Argentina sin haber obtenido la habilitación pertinente emitida por autoridad competente argentina, o que presten servicios para dichos desarrollos". Durante 2020 y 2021 y, recientemente, la Secretaría de Energía autoridad de aplicación de la Ley 26659, luego de tramitar el proceso administrativo correspondiente, determinó que las actividades desplegadas por Navitas Petroleum eran ilegales, por lo que esa empresa fue declarada clandestina en los términos de la legislación vigente y fue inhabilitada por el término de veinte años para desarrollar actividades en el territorio de Argentina.

Nuestros reclamos soberanos sobre una parte de la Antártida están obstaculizados por la pretensión británica que se superpone en su totalidad a nuestro reclamo y en dos tercios al reclamo chileno. Para el caso argentino, los reclamos parten justamente de la proyección que el Reino Unido hace desde Malvinas.

El Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente, firmado en Madrid en 1991, puede abrir una discusión, a partir de su vencimiento en el año 2048, sobre la explotación de recursos minerales, cuestión que hoy está prohibida por el artículo 7°, pero que, a partir de 2048, con la decisión de tres cuartas partes de los Estados que eran partes consultivas del Tratado Antártico en el momento de la adopción de este Protocolo podrá modificarse. Por una parte, la situación ambiental del continente blanco por los efectos de la crisis climática y el deshielo está contribuyendo al incremento del nivel de los mares, lo que ha llevado a un conjunto de estados isleños, como Kiribati, a manifestar su preocupación; por otra, Naciones Unidas viene advirtiendo que son muchos los países que ya sufren o sufrirán sequías, lo que aumentará la necesidad de agua y el ejercicio del derecho humano a su acceso. Considerando la gran reserva de agua que existe en la Antártida, se abren muchos interrogantes y tensiones que nos interpelan sobre la futura gobernabilidad y gobernanza en la Antártida.

CAPACIDADES NACIONALES PARA NUESTRAS POLÍTICAS SOBERANAS

Para recuperar, defender y consolidar nuestra soberanía e intereses vitales en Malvinas, Atlántico Sur y Antártida, resulta fundamental que Argentina decida sostener una diplomacia activa, desarrollar su economía, hacer conocer sus derechos, construir poder infraestructural en la Patagonia, contar con capacidades nacionales, científicas, tecnológicas y militares, poder de disuasión, presencia y control en el Atlántico Sur, obstaculización y penalización de las actividades económicas ilegales en nuestros mares y subsuelo por parte del gobierno ilegítimo de las Islas, y ofrecimiento de acciones humanitarias a su población. Para cumplir estos objetivos, Argentina debe continuar implementando una estrategia que requiere de los más amplios consensos a través de un "Acuerdo Nacional por Malvinas, Antártida y Atlántico Sur".

DESARROLLO Y DEFENSA

Para que Argentina pueda incrementar su desarrollo, es fundamental que incorpore al Atlántico Sur, Malvinas y Antártida en su estrategia económico-social-ambiental, lo cual solo es posible si se asume una actitud soberana sobre estos espacios marítimos, terrestres y aéreos, y se valoriza el aporte que las enormes riquezas del Mar Argentino, como el petróleo, la pesca y los minerales, hacen al crecimiento del país. Argentina debe aumentar su presencia y protección en el Atlántico Sur, más aún después de lograr la aprobación de la Plataforma Continental que comprende 6.500.000 km^2 (Zona Económica Exclusiva 4.800.000 km^2 y ampliación hasta las 350 millas, 1.782.000 km^2) junto al territorio de Argentina continental de 2.791.000 km^2 y Argentina Antártica con casi 965.000 km^2, con un total de más de 10.000.000 de km^2. Con el trabajo de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental y su aprobación por Naciones Unidas, ha quedado demostrado que las Islas Malvinas se encuentran dentro de la plataforma continental ya que es una prolongación de nuestro territorio continental.

Las siguientes son las iniciativas, acciones y medidas en el plano interno a consensuar en el marco de la convocatoria a todas las fuerzas políticas, educativas, sociales, culturales y económicas para la firma de un "Acuerdo Nacional por Malvinas, Antártida y Atlántico Sur": 1) adoptar una política exterior en la cuestión Malvinas, Antártida y Atlántico Sur que se proyecte más allá de los distintos gobiernos que ejercerán el poder en los próximos años, de modo de que se vuelva una política de Estado; 2) a partir de su creación por ley del Congreso de la Nación, fortalecer el Consejo Nacional de Asuntos Relativos a las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes; 3) conformar una plataforma nacional integrada por personalidades de distintos ámbitos, que promueva una concientización en la cuestión Malvinas, Antártida y Atlántico Sur; 4) promover un papel activo de la sociedad civil en distintas iniciativas; 5) cumplir el artículo 92 de la Ley 26206, que establece que la causa de la recuperación de nuestras Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur formarán parte de los contenidos curriculares comunes a todas las jurisdicciones; 6) promover la incorporación de Antártida y Atlántico Sur en los contenidos curriculares comunes a todas las jurisdicciones; 7) fortalecer el Observatorio Malvinas del Congreso de la Nación dotándolo de los recursos necesarios; 8) implementar el ceremonial propuesto por la expresidenta Cristina Fernández, para que, en que las visitas de mandatarios extranjeros, se incluya una ceremonia de homenaje a los caídos durante la guerra de Malvinas en la Plaza San Martín de la ciudad de Buenos Aires; 9) difundir el mapa de la Argentina bicontinental señalando que Ushuaia es el centro de Argentina y afianzar a la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur como plataforma de proyección hacia Malvinas y Antártida, para viajes científicos y turísticos; 10) avanzar en una agenda de reuniones con embajadores europeos en Argentina a partir del *brexit* para revertir el apoyo brindado al Reino Unido en las últimas décadas y orientarlo hacia la posición sostenida por nuestro país; 11) promover la incorporación de la cátedra Malvinas en las universidades de todo el país; 12) desarrollar el proyecto Pampa Azul, referido a la exploración y conservación del mar argentino para asegurar la sustentabilidad de los ecosistemas y establecer políticas de uso responsable de los recursos naturales, como programa de investigaciones científicas en el Atlántico Sur; 13) poner en valor y continuar con PROMAR (Programa

Nacional de Investigación e Innovación Productiva en Espacios Marítimos Argentinos, Ley 27167) y el PET (Plan Estratégico Territorial), desarrollado entre 2003 y 2015; 14) completar la radarización de todas las zonas de frontera para seguridad de la República Argentina, en particular en la Patagonia y Atlántico Sur y celebrar convenios con la empresa INVAP a los fines de la construcción e instalación de estos radares; 15) monitorear y controlar todas las actividades de pesca en la Zona Económica de Exclusión argentina (ZEE) y reequipar los medios necesarios para hacer efectivos los controles; 16) modificar la ley de tierras en los aspectos referidos a las compras por parte de extranjeros, para que esté prohibida la venta en zonas de frontera y zonas consideradas estratégicas como la Patagonia; 17) mantener la legislación nacional (Leyes 26659 y 26915) que sanciona a empresas que compran licencias en Gran Bretaña para pescar, explorar o explotar hidrocarburos en aguas de la plataforma continental argentina, considerando que las Islas Malvinas están dentro de la plataforma continental; 18) poner en conocimiento de los propietarios e inversionistas del Reino Unido la posición de nuestro país con respecto a la soberanía sobre las Islas Malvinas, incluyendo en los documentos, contratos y acuerdos, una cláusula a favor de la apertura del diálogo para tratar la cuestión de la soberanía sobre las Islas; 19) difundir el museo Malvinas a cargo del escritor y VGM Edgardo Esteban; 20) editar un "libro blanco" sobre Malvinas, Antártida y Atlántico Sur; 21) revisar los criterios de pesca —porque lo que no pesca Argentina con criterio conservacionista lo concesiona ilegalmente el Reino Unido— para definir así una pesca sustentable en la zona económica exclusiva de las 200 millas; 22) promover en Naciones Unidas una adenda a la CONVEMAR (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar), aprobada por Ley 24543, de modo de incorporar como especies altamente migratorias al calamar y la merluza para su protección; 23) promover un registro global de buques de fuente y responsabilidad de cada Estado para comprometer a los armadores de buques extranjeros que pescan en la zona adyacente a nuestra Zona Económica Exclusiva (ZEE) e incluso en torno a Malvinas; 24) ejecuctar el proyecto "Base Naval integrada", con un muelle de uso militar y civil ligado a las actividades antárticas y de servicios con el Polo Logístico Antártico: Ushuaia presenta ventajas respecto de Punta Arenas y Malvinas como también con Nueva Zelanda, Australia, Sudáfrica por la menor distan-

cia hacia la Antártida cuestión que, además, nos permite fortalecer nuestra posición en la futura rediscusión del Tratado Antártico; 25) crear la base conjunta logística Petrel con la construcción de una pista de aterrizaje; 26) establecer la logística para el cruce entre Tierra del Fuego y Santa Cruz por aguas argentinas; 27) aplicar la ley que aumenta las penas por pesca ilegal sancionada en 2020; 28) aplicar el sostenimiento ambiental de Pampa Azul en las áreas marinas protegidas Namuncurá–Banco Burdwood; Yaganes, Namuncurá–Banco Burdwood II y Agujero Azul; 29) promover la traducción de textos sobre Malvinas en distintos idiomas; 30) promover el estudio de la inteligencia económica británica y 31) estudiar en profundidad la cartografía de la región.

Argentina debe construir capacidad de disuasión para proteger nuestros espacios geopolíticos, ya que las políticas de poder se hacen con poder y, para esto, nuestro país cuenta con capacidades nacionales para desarrollar un programa de investigación científica y desarrollo tecnológico-militar. La industria de la defensa es un factor que contribuye al poder de la Nación y a la autonomía de la política exterior, al tiempo que reduce la dependencia tecnológica militar y la asesoría militar extranjera. INVAP, empresa estatal de la provincia de Río Negro que se dedica a la producción de reactores nucleares y satélites con financiación propia y sin requerir aportes del presupuesto, ni subsidios ni exenciones impositivas, es un ejemplo a seguir. Los satélites ARSAT, SAOCOM y el nuevo ARSAT SG-2 son algunas de sus creaciones que han logrado poner a Argentina dentro de un selecto grupo de ocho naciones en el mundo. El sector estatal de la Fuerza Aérea Argentina también tuvo un importante desarrollo tecnológico con el misil balístico Cóndor, un vector de uso militar que también podía cumplir funciones civiles y que, lamentablemente, fue desmantelado en los 90. De no haber sido así, nos hubiera permitido colocar en órbita los satélites nacionales sin recurrir a los servicios de la Agencia Espacial Europea en Guayana Francesa o de la NASA en EE.UU. Hoy su continuadora es la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), la cual, a través de la empresa VENG (Vehículo Espacial de Nueva Generación), desarrolla dos lanzadores (Tronador II y III) con capacidad para colocar en órbita nuestros satélites. En septiembre de 2021, Argentina firmó el Convenio Constitutivo de la Agencia Latinoamericana y Caribeña del Espacio (ALCE). En materia nuclear, Argen-

tina se encuentra a la cabeza en América Latina, nuestro país controla el ciclo de combustible nuclear con centrales nucleares de uranio natural y agua pesada (Embalse) o de uranio enriquecido y agua común (ATUCHA I). Se encuentra próxima la puesta en marcha de la nueva central núcleo-eléctrica ATUCHA II, la construcción del prototipo CAREM 25, el reactor nuclear R10 y el nuevo proyecto para prolongar la vida útil de la central nuclear de Embalse. Inicialmente, el reactor nuclear CAREM se proyectó para un submarino a propulsión nuclear cuando la CNEA estaba bajo órbita de la Armada y, también, para un buque que se iba a construir desde TANDANOR. La Base Industrial de la Defensa en Argentina está conformada principalmente por la industria aeronáutica y espacial (Fábrica Militar de Aviones, creada en 1927, Dirección General de Fabricaciones Militares, creada en 1941, y Astilleros y Fábricas Navales del Estado, creada en 1953). En el presente, del Ministerio de Defensa dependen la Fábrica Argentina de Aviones, CONAE, el CINAR (Complejo Industrial Naval Argentino, que agrupa a los astilleros estatales TANDANOR y Almirante Storni) y Fabricaciones Militares. Uno de los problemas que enfrenta Argentina con el armamento de sus Fuerzas Armadas es su origen: la dependencia tecnológica de Occidente señala debilidad estratégica, en particular si tenemos en cuenta el conflicto por la soberanía de Malvinas e islas del Atlántico Sur. Argentina necesita sostener en el tiempo una política de Estado en materia de investigación, desarrollo, innovación, producción y adquisiciones que permita construir autonomía y reducir o evitar la dependencia de otros países, aspecto que Argentina sufrió en 1982, durante la guerra de Malvinas, con el embargo impuesto por los ingleses y sus aliados, y que se repitió con el bloqueo británico para la compra en 2013 de los aviones Saab Gripen a Suecia y, recientemente, los FA-50 a Corea del Sur. Nuestro país debe reequipar su Fuerza Aérea con un avión caza polivalente en reemplazo de los Mirage III, V Dagger y A4 Skyhawk, para lo cual debe poder evaluar la opción rusa del Mig 35 o la china del JF/17, así como también el reemplazo de los C 130 Hércules. Además, requiere sumar capacidades de vigilancia, reconocimiento, guerra electrónica y drones. Si bien Argentina cuenta todavía con aviones A4R Skyhawk, Super Etendart modernizé, P-3B Orion y S-2 Tracker, estos están en su fase final, con lo cual, para los próximos años, quedan solamente los IA 63 Pampa y los Texan T6C de entrenamiento, que resultan insuficientes

para mostrar capacidad de disuasión. En este marco, es fundamental dar un nuevo impulso a la industria aeronáutica y espacial, desde la Fábrica Argentina de Aviones Brigadier San Martín (FADEA) y así recuperar capacidad tecnológica y de gestión comercial (proveedores locales, cadenas de valor, alianzas comerciales, financiación de exportaciones) para producir y proveer de aviones e insumos, tanto a la Fuerza Aérea Argentina como a las de los países de Suramérica, desarrollando modelos tanto para el ámbito militar como civil. Se trata de volver al sendero que le permitió a nuestro país desarrollar proyectos importantes de vanguardia como fueron el Pulqui I y Pulqui II. La Armada también se encuentra en los límites de lo operativo: es el caso de los buques Meko. Con la compra de helicópteros MI 17, cuatro buques polares a Rusia y los patrulleros de la clase L'Adroit a Francia, se recuperó parte de la capacidad para actuar en la Antártida y el Atlántico Sur, aunque resulta insuficiente para contener a buques mayores. Además, Argentina dejó de contar con la aviación naval de ataque. Es necesario invertir en buques con capacidades antiaéreas y antisubmarinas, y en submarinos con capacidades de misiles guiados. Por otra parte, es necesario avanzar en un proyecto para que Argentina cuente con un submarino a propulsión nuclear, en coordinación con la autoridad regulatoria nuclear, la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA), y Cancillería. Brasil tiene proyectados tres submarinos a propulsión nuclear y un acuerdo firmado con Argentina para la cooperación en la construcción de dos reactores nucleares para uso naval. El Ejército Argentino requiere un reemplazo de cierto equipamiento que está al borde de la obsolescencia logística; para esto, deberá incorporar camiones medianos militarizados (VUG), fusiles FAL modernizados, tanques TAM 2C, helicópteros medianos, nuevos VCBR (vehículo de combate de ruedas), nuevos sistemas de misiles y rodados de campaña. Las compras de armas para las tres fuerzas deben contemplar la transferencia de tecnología. La sanción de la ley que crea el Fondo para la Defensa FONDEF, impulsada por el exministro Agustín Rossi, constituye una decisión estratégica para reconstruir las capacidades militares.

Como parte de una estrategia que busca solucionar la discontinuidad territorial del continente con el sector insular y antártico, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Defensa, lleva adelante un plan para fortalecer la presencia militar en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlán-

tico Sur. En este marco se inscribe la decisión de establecer un puente aéreo entre Río Gallegos y Tierra del Fuego con aviones de LADE, un radar primario móvil en Río Grande para vigilancia y control con alcance hasta Malvinas, el adiestramiento en Ushuaia de pilotos con aviones de combate y la instalación de una unidad del ejército en Tolhuin, todo en el marco de una estrategia de defensa multicapa que contempla la posible compra de submarinos Scorpene a Francia y de aviones caza polivalentes.

DIPLOMACIA Y DERECHO

Argentina requiere una política exterior autónoma, que supere la pendularidad entre autonomía e inserción internacional dependiente y condicionada, apostando por un mundo multipolar y un multilateralismo activo en los organismos regionales e internacionales, recuperando UNASUR y fortaleciendo MERCOSUR. En los noventa, la política de seducción en la cuestión Malvinas fracasó y, entre 2015 y 2019, Argentina tuvo gestos unilaterales (petróleo y pesca) y no hubo avances en el tema soberanía. La política pendular y de concesiones favorece al Reino Unido; es lo que Inglaterra necesita para disminuir el costo económico de la ocupación de Malvinas y no sentarse a la mesa de negociaciones. Argentina debe cooperar solo en cuestiones de carácter estrictamente humanitario y no facilitar los intereses comerciales del Reino Unido, lo que en la práctica implica un aumento de los costos de la ocupación ilegal. La visualización de la importancia geopolítica de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur se inició en la década del 40, por decisión del Presidente Juan Domingo Perón. Es así que, en 1947, Argentina reclamó por primera vez las islas Sandwich del Sur y, en 1948, se creó el departamento Malvinas en Cancillería para seguir los reclamos sobre las Islas del Atlántico Sur; durante los 50, el Congreso declaró formalmente que las Islas Malvinas eran una posesión argentina y se consolidó la visión sobre la llamada Pampa Blanca, del General Hernán Pujato, junto a la construcción de las primeras bases en la Antártida.

Argentina debe desplegar un multilateralismo activo en el mundo para enfrentar al colonialismo británico, llevando adelante un conjunto de accio-

nes que nos permitan influir cada vez más en la voluntad negociadora del Reino Unido, a partir de la victoria diplomática que significó la resolución 2065 de la AG de la ONU y la defensa del principio de integridad territorial, por ello se propone: 1) insistir ante el Comité Especial de Descolonización y ante el Secretario General de la ONU acerca de la necesidad de concretar una mesa de negociaciones por la cuestión de soberanía llevando junto a los argumentos históricos, el hecho de que la propia ley británica considera connacionales a los isleños; de esa manera, se impugna por completo el argumento de la libre autodeterminación de los isleños; 2) adoptar una acción diplomática permanente para instalar la cuestión Malvinas en todas las reuniones y encuentros de Jefes de Estado y Gobierno y representantes de organismos internacionales en todos los foros regionales, multilaterales o mundiales, en los que tenga participación nuestro país; 3) continuar con la presentación de la cuestión soberana de las Islas en ámbitos que deberán ser revitalizados, como MERCOSUR, PARLASUR, UNASUR, CELAC, y en todas las organizaciones donde históricamente Argentina ha contado con el respaldo y solidaridad; 4) desarrollar acciones diplomáticas de modo de conseguir el apoyo de bloques y países (EE.UU., Unión Europea, Rusia, China, BRICS, G20, G8, G77), para exigir que Gran Bretaña se siente en una mesa de negociaciones; 5) promover el involucramiento activo de las embajadas argentinas en todo el mundo, para brindar información y difundir nuestros derechos sobre las Islas Malvinas; 6) realizar una campaña internacional para difundir la posición argentina, con la participación de personalidades mundiales (deportistas, escritores, artistas); 7) promover iniciativas en el mundo como el "llamado al diálogo por Malvinas" de seis premios Nobel, Adolfo Pérez Esquivel, Desmond Tutu, Rigoberta Menchú, Jody Williams, Shirin Ebadi y Mairead Corrigan Maguire; 8) desarrollar una diplomacia parlamentaria en los distintos parlamentos del mundo; 9) reactivar y promover la ampliación del "grupo de amigos de Argentina para las Malvinas" en América Latina, Caribe, Europa, Rusia, Asia y EE.UU.; 10) recuperar UNASUR y restablecer institucionalmente el Consejo de Defensa Suramericano; 11) hacer un seguimiento de todos aquellos organismos y organizaciones en las cuales participa el gobierno que ocupa ilegalmente las Islas Malvinas para cuestionar sus intereses; 12) incluir la cuestión Malvinas en las negociaciones por el acuerdo comercial MERCOSUR–Unión Europea; 13) impulsar la integración de Latinoamérica a través de la

CELAC con una política común en las cumbres y reuniones; 14) conformar un Consejo Latinoamericano del Atlántico Sur y Antártida y realizar misiones científicas conjuntas; 15) interceder ante Uruguay para evitar que facilite cuestiones logísticas en sus puertos a los buques con bandera del gobierno ilegal de las Islas; 16) acordar y coordinar con Chile la superficie en el Sector Antártico para oponerla a la pretensión británica; 17) acordar políticas con Brasil, Uruguay y Chile para obstaculizar el tránsito entre puertos brasileños, uruguayos o chilenos, y las Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, cuando se trate de buques que están relacionados directa o indirectamente con la explotación pesquera o hidrocarburífera, de modo de incrementar los costos portuarios y de logística, acuerdo que requiere de parte de Argentina ofrecer a estos países algunas compensaciones por este compromiso; 18) promover convenios con China, Taiwán, España y Corea del Sur, entre otros, para realizar una pesca sustentable más allá de la milla 200; 19) solicitar que se derogue la exigencia del uso de los pasaportes argentinos para ingresar a las Islas Malvinas y que se utilice solamente el documento nacional de identidad; 20) revisar las cláusulas de los acuerdos de Madrid, en particular las que se refieren a promoción y protección de inversiones, condicionándolas para que los argentinos puedan invertir en las Islas Malvinas, algo que hoy está prohibido.

Argentina debe analizar las ventajas y desventajas de acudir ante la Asamblea General de las Naciones Unidas para solicitar una opinión consultiva a la Corte Internacional de Justicia sobre la obligación de negociar que tiene el Reino Unido con los antecedentes de la resolución 2065 (las resoluciones de la Asamblea General de la ONU en materia de descolonización son vinculantes, ya que tienen origen en el derecho de descolonización establecido en la resolución 1514 de la Asamblea General) y exponer tener como argumento los distintos compromisos asumidos por Gran Bretaña con Argentina a lo largo de la historia (memorándum de entendimiento, acuerdo de comunicaciones, condominio y arriendo o *leaseback)* para buscar una sentencia que obligue al Reino Unido a sentarse en una mesa de diálogo. La "obligación de negociar" no implica un resultado, pero su incumplimiento constituye un ilícito internacional.

Desde hace poco tiempo, Argentina tiene un argumento más para la defensa de sus derechos soberanos sobre las Islas Malvinas: las decisiones

recientes de la Corte Internacional de Justicia de La Haya (CIJ) en el caso del archipiélago de Chagos y, en particular, la isla Diego García en el océano Índico ponen nuevamente en la consideración pública otra situación de violencia colonial por parte del Reino Unido. Los habitantes de Chagos fueron desterrados y violentados en sus derechos cuando la potencia ocupante lo desmembró del resto de las islas Mauricio y, con consentimiento viciado de la mayoría de las autoridades de Mauricio designadas por el Reino Unido antes de la independencia, se crea una nueva colonia denominada British Indian Ocean Territory (BIOT) impidiendo el regreso de los chagosianos para luego arrendarla a Estados Unidos, país que instaló en 1966 una base militar en Diego García, su isla mayor, desde donde se han realizado operaciones militares hacia Irak y Afganistán, y donde existiría una cárcel con presos detenidos ilegalmente, como en Guantánamo. La Resolución 2066 (XX) de la Asamblea General de Naciones Unidas, en el año 1965, advierte al Reino Unido de Gran Bretaña, Irlanda del Norte y Gales la prohibición de desmembrar el archipiélago de Chagos del resto de la Isla Mauricio durante el proceso de independencia de esta última. El caso sometido a la CIJ tiene origen en esta controversia que involucra a la población de la Isla de Chagos, a las Islas Mauricio y al Reino Unido, en el cual la Corte Internacional de Justicia intervino a solicitud de la Asamblea General de las Naciones Unidas, organismo que le formuló las siguientes preguntas: ¿se completó el proceso de descolonización de Chagos? y ¿cuáles son las consecuencias de la continuidad del Reino Unido como administrador en Chagos? La respuesta de la CIJ ha sido contundente en su sentencia al decir que estamos frente a un caso de separación ilícita de un territorio, que se trata de un hecho ilícito internacional continuado que genera responsabilidad internacional y que el Reino Unido debe poner fin a la administración colonial. Las resoluciones de la Asamblea General de la ONU en materia de descolonización son vinculantes, ya que tienen origen en el derecho de descolonización establecido en la Resolución 1514 de la (XV) Asamblea General; por lo tanto, la separación de una parte de un territorio no autónomo sujeto a descolonización es ilícita. ¿Por qué Chagos se parece a Malvinas? Porque al igual que Chagos, Malvinas es un territorio usurpado a otro Estado, porque en Malvinas se desalojó a la población originaria en 1833, porque en Malvinas hay una población implantada (isleños con ciudadanía británica) que no

constituyen un pueblo con derecho a la independencia. En junio de 2017, cuando la Asamblea General de la ONU aprobó la resolución 71/292, por la que le solicitó a la CIJ una "opinión consultiva", Argentina hizo una presentación acompañando la postura de la Isla de Mauricio, como un claro caso de desmembramiento territorial que tensiona y violenta los mismos principios que están en disputa en el reclamo de soberanía sobre las Islas Malvinas, Sandwich del Sur y Georgias del Sur. La Asamblea General de la ONU, en 2019, con el voto a favor de 116 países, solo 6 en contra y 56 abstenciones, le dio al gobierno británico un plazo de seis meses para que renunciara al archipiélago de Chagos a favor de Mauricio, obligación incumplida hasta la fecha. Jorge Argüello (2018) explica que "porque le conviene, Gran Bretaña alegó en la ONU sobre el caso Chagos que 'se necesitan conversaciones bilaterales para resolver las diferencias bilaterales'. Pero ¿por qué no en Malvinas?". Argentina ha destacado la importancia de que sea la Corte Internacional de Justicia la que asuma competencia para entender en estos casos, porque aun cuando la CIJ no estaba obligada a dar una opinión en la cuestión de Chagos, por tratarse de un caso consultivo, lo hizo y señaló el ilícito del Reino Unido. Que la Corte Internacional de Justicia ordene restituir la parte del territorio que fue ocupada ilegalmente por el Reino Unido, considerado por Mauricio como invasor colonial ilegal, a otro Estado, aun, cuando ese Estado (Mauricio) tenga origen en el derecho de autodeterminación, significa un aval al principio de integridad territorial y constituye un destacadísimo antecedente para invocarlo en el caso Malvinas.

Recientemente, otro fallo, en este caso del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, órgano judicial establecido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Jamaica 1982) y que tiene su sede en Hamburgo, Alemania, brinda otro argumento que fortalece la posición argentina en su reclamo de soberanía sobre Malvinas. El Tribunal del Mar, en coincidencia con el fallo de la Corte Internacional de Justicia, sostuvo que la República de Mauricio tiene soberanía sobre las islas de Chagos en la disputa con Gran Bretaña. Lo hizo en ocasión de la disputa por los límites marítimos entre la República de Maldivas y la República de Mauricio.

Las cosas no están bien para el Reino Unido, a las sentencias mencionadas de la CIJ y del ITLOS, se suman los efectos provocados por el *brexit*, que en el reciente acuerdo comercial entre el Reino Unido y la Unión Europea

se excluye a Malvinas como territorio británico de ultramar, lo que con el incremento de aranceles, ocasiona un importante daño económico al gobierno ilegal e ilegítimo de las Islas. Además, la preocupación de los isleños ha ido en aumento debido al tácito reconocimiento de la soberanía argentina que la empresa alemana Lufthansa realizó al solicitar permiso al Estado argentino para sus vuelos a las Islas Malvinas.

Malvinas es una "causa nacional" patriótica, que comprende la "cuestión Malvinas" como eje de argumentación jurídico histórica. Es un elemento catalizador de la unidad nacional, para lo cual es necesario trabajar y sostener una pedagogía que nos permita la construcción de un sentido común y una narrativa estratégica para pensarnos y actuar como una Argentina soberana, bicontinental, oceánica, marítima y antártica en todas sus dimensiones.

A 502 años de su descubrimiento.
A 202 años del izamiento de la primera bandera argentina en Malvinas.
A 189 años de la usurpación ilegal británica de Malvinas.
A 118 años de nuestra primera presencia en la Antártida.
A 57 años de la Resolución 2065.
A 40 años de la recuperación.
Malvinas sigue siendo un dolor que nos queda y una libertad que nos falta.
Malvinas nos debe unir.

Bernardo Bonafina
Abogado (UNLP) y Maestrando en Inteligencia Estratégica Nacional en el siglo XXI (UNLP 2017-2019). Docente e investigador. Producción de Información Estratégica (FADENA-UNDEF). Nodo UNDEF del Proy. PICTO-2021-MALVINAS-00014 “Poder infraestructural aplicable a la soberanía en el Atlántico Sur”. Integra el Observatorio Malvinas.AR.

Federico Fernández Reigosa
Licenciado en Ciencia Política (UNR). Maestrando en Gestión Internacional de la Tecnología y la Innovación (UNLu-UNMDP). Docente. Investigador. Producción de Información Estratégica (FADENA-UNDEF). Presidente de la Asociación Civil Agenda Global Siglo 21. Nodo UNDEF del Proy. PICTO-2021-MALVINAS-00014 “Poder infraestructural aplicable a la soberanía en el Atlántico Sur”.

Susana Pereyra
Doctoranda en Ciencia Política en USAL. Doctoranda en Defensa en UNDEF. Docente en UAI y UNDEF. Investigadora del CAECS-UAI. Codirectora del Proy. PICTO-2021-MALVINAS-00014 “Poder infraestructural aplicable a la soberanía en el Atlántico Sur”. Directora del Observatorio Malvinas.AR. Miembro SAAP y CAC.

LA INTELIGENCIA ECONÓMICA COMO DISCIPLINA CONTRIBUYENTE AL ANÁLISIS DEL PODER INFRAESTRUCTURAL APLICABLE A LA SOBERANÍA EN EL ATLÁNTICO SUR

Bernardo Bonafina
Federico Fernández Reigosa
Susana Pereyra

1. CUESTIONES PRELIMINARES

Este trabajo se ubica en nuestra participación en la convocatoria de Proyectos de Investigación Científica y Tecnológica Orientados (PICTO) 2021, donde resultó adjudicado el proyecto PICTO-2021-MALVINAS-00014 con el título *Poder infraestructural aplicable a la soberanía en el Atlántico Sur*[1], más específicamente a modo preliminar de aquel y en la pretensión de contribuir a los objetivos que propone.

El objetivo general que nos planteamos en el PICTO 2021 es construir una estrategia de poder infraestructural al servicio de la proyección bicontinental Argentina, basado en la siguiente hipótesis de trabajo:

> El desarrollo del poder infraestructural dotaría a la Argentina de las capacidades y competencias para potenciar una política de Estado de ejercicio

1. https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-financiaran-siete-iniciativas-para-producir-conocimiento-en-torno-malvinas-antartida-y

> efectivo de soberanía en sus espacios terrestres y marítimos con proyección bicontinental y aquellos ocupados ilegítimamente. (Red PICTO-0014, 2021)

En otros términos, nos proponemos realizar un estudio cuyo producto sea plausible de considerar en la categoría de manifestación del ejercicio efectivo de nuestra soberanía libre de turbaciones extranjeras, aportando a su concreta y efectiva defensa.

Ello va en estrecho vínculo con el contexto conceptual en que situamos el PICTO 2021:

> El poder infraestructural al servicio de la proyección bicontinental argentina y como parte de la formulación de una política de Estado orientada hacia nuestro mar. (Red PICTO-0014, 2021)

Resulta de vital interés aportar a la producción del conocimiento multidisciplinar sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos correspondientes, así como en la Antártida y el Atlántico Sur, conducentes a la construcción de una política bicontinental y oceánica para nuestro país.

Nuestra labor se enmarca en el convencimiento de que los saberes producidos resultarán provechosos en términos de soberanía, consideración e importancia geoestratégica.

Recordamos la Disposición Transitoria Primera de la Constitución Nacional incorporada en el año 1994:

> La Nación Argentina ratifica su legítima e imprescriptible soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes, por ser parte integrante del territorio nacional. La recuperación de dichos territorios y el ejercicio pleno de la soberanía, respetando el modo de vida de sus habitantes y conforme a los principios del Derecho Internacional, constituyen un objetivo permanente e irrenunciable del pueblo argentino.

La presentación de los contenidos que generemos en el PICTO 2021 se realizará en dos partes.

La primera de estas dedicada al abordaje del Atlántico Sur (ATLSUR). De modo que, atendiendo tanto al objetivo general planteado como a los

objetivos específicos[2], su análisis será desde la perspectiva de la disciplina talasopolítica[3], tomando como ejes ordenadores del análisis las dimensiones del mar, que aplicaremos aquí al escenario del ATLSUR, y los factores que incluimos como eje en cada una de estas.

Consideramos dimensiones del ATLSUR las siguiente (ver Figura 1): 1) espacio estratégico; 2) recursos; 3) medio de comunicación y comercio; 4) espacio científico, según lo planteado por Ohanessian (2021).

Los ejes o factores que incluiremos en cada dimensión, a efectos de seccionar su estudio, son: geográfico, histórico, geopolítico, normativo, diplomático, económico (recursos), geoeconómico y otros, que consideremos propicios y conducentes al objetivo de identificar, describir y analizar los actores implicados, sus intereses y proyectar sus posibles intensiones.

2. Describir la hipótesis de trabajo y cómo se abordará el problema en cuestión a través de la experimentación y estudio.

a. Establecer los componentes geopolíticos que contribuyan a una formulación estratégica basada en el desarrollo del poder infraestructural de Argentina sobre el Atlántico Sur y Antártida, que le permita el ejercicio pleno de sus derechos soberanos sobre dichos territorios.

b. Describir las dimensiones de la geopolítica tridimensional clásica (aire, mar, tierra) como así también las atinentes a la geopolítica de espacios no geográficos (ciberespacio, espacio ultraterrestre, nanoespacio y espacio submarino).

c. Vincular el marco conceptual del poder infraestructural con la importancia del ejercicio soberano sobre los territorios argentinos bicontinentales emergidos y marítimos.

d. Individualizar la normativa jurídica y la práctica vigente en materia de exploración, explotación y protección de recursos económicos en la región.

d. Caracterizar los efectos para Argentina respecto de las operaciones de inteligencia económica utilizada por el Gobierno británico en el Atlántico Sur para financiar la ocupación ilegal de los territorios argentinos y ampliar su poder infraestructural hacia la región.

e. Identificar la relevancia de las actividades económicas desarrolladas o a desarrollarse en territorios y espacios marítimos argentinos controlados por el Gobierno británico como evaluación de su relevancia en el sustento de su poder infraestructural.

3. En su análisis en torno a la talasopolítica como disciplina, Aramburu expone: "Trataré de precisar en los límites de una disciplina de estudio, los alcances del término 'talasopolítica', que alude, con sus dos componentes (*thálassa,* `mar´ y *politiká,* `las cosas relativas al Estado'), al estudio del espacio marítimo como componente territorial de un estado o como ámbito de la jurisdicción estatal y su relación con la toma de decisiones". (Aramburu, 2004)

ESCENARIO BICONTINENTAL ARGENTINO

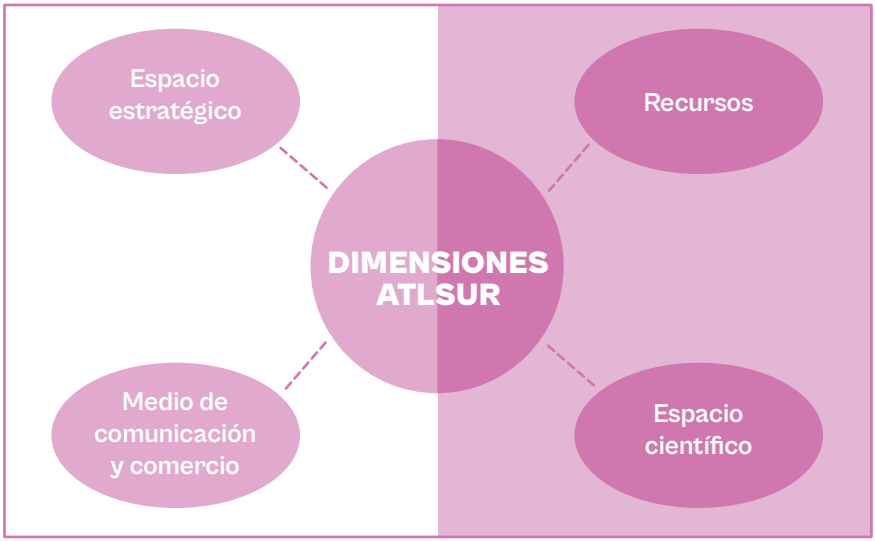


Figura 1. Dimensiones ATLSUR del escenario bicontinental argentino. Elaboración Bernardo Bonafina y Susana Pereyra (2022) en base a (Ohanessian F. , 2021).

De modo que el esfuerzo que emprendemos se emplaza en los contornos analíticos amplios de la disciplina de la talasopolítica desde el posicionamiento de la Argentina atlántica. En términos de Aramburu, al conceptualizar el campo de desarrollo, nos situamos en la talasopolítica aplicada o talasopolítica práctica: "La relación de un Estado dado con una extensión marítima determinada" (2004), siendo esta última, y a efectos del presente trabajo, la que atribuyamos al ATLSUR.

A partir de ahí, dotaremos esos análisis y sus conclusiones provisorias de la coherencia y sistematicidad propios de un todo complejo tal como el que consideramos constituye el espacio del Atlántico Sur en tanto escenario objeto de estudio donde nos posicionaremos desde nuestra postura de país bicontinental y oceánico.

En la segunda parte y en el contexto de la anterior, nos focalizaremos —aunque no por ello lo reduciremos— en el tratamiento del conflicto[4] del Atlántico Sur, que tuvo a nuestro país como protagonista.

4. Consideramos el conflicto como situación normal de las relaciones humanas.

La pretensión en cuanto a esta unidad de análisis gira en torno a conocer lo ocurrido en el pasado y lo que está sucediendo en el presente para que nos sirva de guía para saber qué ocurriría en el futuro respecto a la cuestión Malvinas[5].

Preliminarmente, señalamos dos aspectos que serán orientadores de todo el PICTO 2021, como así también del presente trabajo.

En cuanto a las nociones conceptuales, nos proponemos efectuar su abordaje de modo coherente y en forma sistémica. Se contextualizarán las fuentes seleccionadas, de manera que podamos desarrollar una reflexión situada tal como lo planteó Gullo en torno a los orígenes[6] de las Relaciones Internacionales[7] como disciplina de estudio. El autor se ha referido al "problema de la falta de situacionalidad" y destaca la necesidad de que, cuando se reflexione al respecto desde fuera de la angloesfera, las observaciones se conciban siempre sobre la base de una "reflexión situada" (Gullo, 2018).

Cuestión esta que consideramos necesario vincular con la práctica del análisis epistemológico tratando de identificar, detectar y distinguir, durante la lectura de las fuentes, aquellas caracterizaciones que Borrell expuso con los siguientes términos:

> ...constelaciones discursivas y conceptuales [que] comparten elementos con los de corporaciones, instituciones y dependencias de gobierno de algunas potencias que integran la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). Es decir, más allá de un plano superficial discursivo, el cual cumple un rol funcional según cada organismo multilateral, los supuestos y categorías de fondo son comunes a los sostenidos por ciertos Estados centrales de la esfera geoestratégica atlántica. (Borrell, 2020)

5. Empleamos el término en la acepción propuesta por Tessey H. (2020): "Se utiliza esta expresión para comprender los fundamentos de tipo histórico, jurídico, diplomático y geográfico que exhibimos en la Argentina para demostrar que las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur pertenecen a nuestro país, pertenencia que se extiende a los espacios marítimos circundantes, el Atlántico sur y la Antártida". Recuperado de https://www.undef.edu.ar/libros/wp-content/uploads/2021/02/TESSEY.-Defensa-Nacional-Nro.-4-arti%CC%81culo-10.pdf

6. La cita es la siguiente: "...una reflexión realizada primero, por el poder británico y luego por el norteamericano, para alcanzar determinados fines políticos".

7. Preliminarmente expuso que "la Geopolítica puede ser considerada la fuente moderna en la que abrevaron las Relaciones Internacionales como disciplina de estudio y los estados más poderosos para delinear las grandes líneas estratégicas de acción de sus respectivas políticas exteriores".

Aspectos estos que consideramos pertinentes y contributivos a la elaboración del pensamiento crítico en torno a nuestras problemáticas, profundizando esta actitud al tratar los problemas estratégicos.

En tal cometido, aplicaremos al estudio del conflicto del ATLSUR los contenidos enrollados en la disciplina de la inteligencia estratégica contributivos al análisis estratégico necesario para la toma de decisiones en los más altos niveles de conducción.

En cuanto a la somera referencia, que realizamos más adelante respeto a la inteligencia estratégica, aunque más estrictamente referida a la estrategia, debemos tener presente el recordatorio que impulsa Di Tella De Urrutia[8] citando a Sacchi: "...la naturaleza esencialmente política de la estrategia ya que esta es una *tarea propia y exclusiva del gobierno del Estado* (2002: 99)" (2015:10).

Habiendo expuesto nuestra pretensión de máxima, huelga aclarar que aquí —en razón a la extensión de este trabajo— pretendemos exponer las nociones[9] generales propias de la inteligencia económica.

Teniendo en cuenta que nuestro interrogante en torno a este aspecto de la situación resulta ser si podemos incluir el conflicto de Malvinas y, en consecuencia, categorizarlo en los contornos y notas características de la denominada "guerra económica", para cuyo análisis resulta conducente la inteligencia económica. Las Islas Malvinas ocupan una posición estratégica en términos geopolíticos. Primero, principalmente por las riquezas de sus recursos naturales, ictícolas e hidrocarburíferos, entre otros. Segundo, por su ubicación con proyección a la Antártida y, tercero, por su flujo de circulación oceánica.

Dicho esto, para el presente trabajo, nos proponemos abordar los siguientes interrogantes. ¿Qué características presentan las licencias de pesca otorgadas por el Reino Unido en torno a las Islas Malvinas? ¿Qué empresas son poseedoras de dichas licencias? ¿Qué urdimbres se construyen en torno a ellas para permitir un balance económicamente rentable, con capacidad de consolidar el control por parte del Reino Unido sobre las Islas Malvinas y espacios marítimos e insulares correspondientes que integran el Territorio Nacional de la República Argentina?

8. En el apartado "Términos y conceptos" de su tesis de Maestría, puede leerse un minucioso estudio de definiciones esbozadas del término *estrategia*.

9. Noción. Del lat. *notio, -ōnis.* 1. f. Conocimiento o idea que se tiene de algo. 2. f. Conocimiento elemental.

2. MARCO CONCEPTUAL

2.1 GUERRA ECONOMICA (GE)

2.1.1 Sus principios fundamentales

En primer lugar, procede traer aquí la afirmación efectuada por Harbulot[10] referida al término en análisis que sostiene: "La guerra económica se está convirtiendo en una realidad incuestionable en las relaciones internacionales, aunque fue considerada durante mucho tiempo como algo exótico por parte del medio universitario" (2013).

En segundo lugar, el mismo Harbulot, aunque en esta ocasión junto a su colega de la École de Guerre économique, Philippe Baumard[11], enumera los Principios Fundamentales de la guerra económica, y lista los siguientes:

- violencia y supervivencia,
- recursos y territorios,
- dinámicas conflictivas vinculadas a la colonización,
- entrelazamiento de la guerra y la economía y
- creación de estructuras dedicadas a la guerra económica.

2.1.2 Algunas estructuras de guerra económica

Relativo a las estructuras conformadas por los gobiernos durante los periodos de las dos guerras mundiales, los autores describen las conformadas e implementadas en Francia y Gran Bretaña.

Por un lado, un sistema dedicado a la inteligencia económica organizado por el Ministerio de Guerra francés en 1915: se trató de la Sección de Control, cuya función principal se orientó a organizar la recopilación de información necesaria antes de la implementación de acciones de guerra económica.

10. Director de la École de Guerre Économique y director asociado de la firma Spin Partners.

11. Profesor de la École de Guerre Économique.

Respecto a la estructura estatal de la Gran Bretaña, los autores expusieron que:

> Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, el Primer Ministro británico, Neville Chamberlain, creó en septiembre de 1939 un Ministerio de Guerra Económica que tenía funciones comparables a las estructuras desarrolladas durante la Primera Guerra Mundial. En julio de 1940, Winston Churchill le dio a este Ministerio una opción muy ofensiva, al agregarle un nuevo servicio, el Ejecutivo de Operaciones Especiales, encargado de las operaciones de sabotaje en el continente y de incitación a la sublevación y resistencia en los territorios ocupados por los ejércitos alemanes. La notoriedad de esta nueva organización relegó a un segundo plano los aspectos específicos de la guerra económica. Este Ministerio cesó su actividad tras la derrota de la Alemania nazi.

2.1.3 Guerra económica[12]. Definiciones

En tercer lugar, es conducente exponer algunas definiciones del término *guerra económica.* Comenzamos, así como la propuesta por Eduardo Olier Arenas, que la describe del siguiente modo:

> La guerra económica es en su esencia el uso de la violencia, de restricciones o de medios desleales o ilegales, dirigidos a proteger o conquistar un mercado, o conseguir una posición dominante para controlar —a veces de forma abusiva— un determinado mercado o una tecnología dominante. (2017: 28)

Otra definición que nos interesa presentar es la esbozada por Bernard Asambert, que la expone en estos términos:

> La competencia económica ahora es global. La conquista de mercados y tecnologías ha tomado el lugar de las antiguas conquistas territoriales y coloniales. Las armas se llaman innovación, productividad, tasa de ahorro, consenso social y grado de educación. Las defensas se denominan aranceles, protecciones monetarias y barreras al comercio internacional. Los combatientes, Japón, Estados Unidos, Europa, China, Rusia, pero también el Tercer Mundo, chocan sin piedad. (Baumard & Harbulot, 2017)

12. En cuanto a una de las acepciones del término *guerra*, traemos la del *Diccionario LID de Inteligencia y Seguridad*: "Tradicionalmente, en Derecho Internacional, lucha armada entre Estados destinada a imponer la voluntad de uno de los bandos en conflicto y cuyo desencadenamiento provoca la aplicación del Derecho de Guerra consuetudinario y convencional, independientemente de que exista o no declaración de guerra" (Díaz Fernández, Antonio M., 2013).

En el *Diccionario LID de Inteligencia y Seguridad:*

> Expresión empleada para resaltar ataques hostiles al sistema macroeconómico de un país o a sus empresas estratégicas, en vista del lugar prioritario que ocupa la economía en el diseño de las estrategias nacionales de seguridad en un mercado global. El sistema de inteligencia económica de un país debe anticipar y conocer acciones que persigan atacar factores del entorno financiero del país o de sus empresas estratégicas con el fin de velar por los intereses económicos de personas y organizaciones dentro y fuera de los límites del país. (Díaz Fernández, Antonio M., 2013)

Finalizando este punto, retomamos al profesor Harbulot quien expuso:

> La guerra económica es la principal expresión de los equilibrios de poder no militares. La supervivencia de un país o de un pueblo, así como la búsqueda, conservación y aumento del poder son los principales detonantes. (Baumard & Harbulot, 2017)

2.1.4 Características de la guerra económica

Un cuarto aspecto de la cuestión es el relativo a las características que configuran y son atribuidas a situaciones calificadas de *guerra económica*, indicando Olier Arenas (2017) algunas de las siguientes:

- se desarrolla en tiempo de paz o en tiempos de guerra;
- se da entre estados, empresas, gobiernos, asociaciones, fuerzas políticas, y también entre individuos dentro y fuera de un mismo territorio;
- se puede manifestar físicamente en los mercados tradicionales, o en forma de ciberguerra vía Internet;
- se lleva a cabo mediante el uso de materias primas, productos elaborados, productos inmateriales (especialmente financieros) o servicios;
- no es ajeno a este tipo de conflictos el uso de las ideas e incluso de la religión;
- en estos entornos son aceptados los actos violentos que se consideran políticamente correctos[13];

13. A diferencia de la guerra en su acepción más tradicional, donde el "pacifismo" rechaza los actos de violencia ejercidos desde el estado.

- la violencia, o el ejercicio del poder en sus vertientes, no tiene por qué involucrar únicamente a la fuerza militar;
- procura el dominio de un mercado a través de la tecnología, o por medio de la superioridad comercial;
- incluye iniciativas comerciales como instrumento geoestratégico;
- no excluye el uso de métodos y técnicas especialmente apropiados para este tipo de guerra, como pueden ser los servicios de inteligencia, la influencia en instituciones de presencia global o la utilización de un variado arsenal jurídico altamente eficaz (Olier, 2017);
- puede ser "invisible" (Harbulot, 2013);
- puede encubierta (Harbulot, 2013).

Respecto a estas últimas características, Baumard y Harbulot las sitúan en el entrelazamiento de la economía y la guerra, señalando que en ese marco se hizo visible el problema de la guerra económica durante algunas décadas para que luego, en la segunda mitad del siglo xx, quedara "invisible" (2017).

Esta "invisibilidad" es atribuida por los autores a varias razones, tanto en el marco de la Guerra Fría[14] como en el escenario *a posteriori* en que Estados Unidos se constituyó en la nueva superpotencia mundial, aunque todas ellas condujeron al "cambio de paradigma de la guerra económica" al que describieron de este modo:

> Los métodos de control y dominación económica desarrollados por los imperios coloniales sufrieron una mutación por efecto de la supremacía geopolítica, militar y comercial que asumiría Estados Unidos tras la Segunda Guerra Mundial. Contrariamente a los métodos coercitivos aplicados por los imperios coloniales sobre sus posesiones territoriales, Estados Unidos instituye un nuevo modelo de expresión del poder económico sobre la base del siguiente principio: una superpotencia que busca dominar a un país aliado en una cuestión económica o la cultura debe buscar la mejor posición aguas arriba dentro de la jerarquía de valores, regulaciones y arbitrajes de la economía de mercado. (Baumard & Harbulot, 2017)

En términos de relacionamiento entre los actores, tal cambio se puede verificar en cuanto a que

14. Escenario que obligó a los estados del bloque occidental a silenciar u ocultar sus diferencias económicas a favor de un deseo de mostrar una ideología unificada frente al bloque comunista.

> [l]a relación aliado/adversario sustituye el enfrentamiento directo o indirecto entre dos enemigos. (...) La competición se codea con la *coopetición*. Los intereses estratégicos de las potencias se diversifican y se hacen más complejos, y un interés militar o geopolítico puede chocar con un interés económico o viceversa. Con otras palabras, un país puede aliarse con otro desde un punto de vista militar y enfrentarse a él en términos económicos. (Harbulot, 2013).

2.1.5 Seguridad económica y guerra económica

En ese derrotero histórico, Estados Unidos siendo "la primera potencia económica mundial se siente legitimada para oficializar durante los años 90 una política de seguridad económica" (Harbulot, 2013) emitiendo, ya desde los años 70 y hasta la actualidad, normativas en diversas materias[15]. El propósito es el de proteger a las empresas norteamericanas de la competencia desleal a la cual estaban expuestas y cuyos efectos prácticos se resumen en resguardar su mercado local y a la vez fomentar, influir y desplegar actividades de injerencia en el resto de los mercados. Las herramientas para esto son recurrir a la "extraterritorialidad" impuesta por sus propias normas —"regulación unilateral" en términos de Harbulot (2013)— o indirectamente a través de las empresas en las cuales participa activamente, logrando mediante su prédica y practica permear[16] (Borrell, 2020) las fronteras soberanas de un estado determinado.

Esas modalidades de actuación se producían en un marco de receptividad y acogida local o por vía de imposiciones y presiones, tal el predicamento de

15. Harbulot presenta y describe conceptualmente unas siete normas, comprendiendo el período desde 1970 hasta 2001, y a su vez expone la utilización que de ellas se efectuó en cuanto a sus contextos de aplicación y los intereses perseguidos o satisfechos por Estados Unidos. Los casos más actuales de esta operatoria son las recientes Órdenes Ejecutivas emitidas en el caso Byte Dance (Tik Tok) https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/executive-order-addressing-threat-posed-tiktok/ y https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/order-regarding-acquisition-musical-ly-bytedance-ltd/.

16. "Si bien el objeto de estudio específico han sido los organismos arriba mencionados, es posible distinguir que las constelaciones discursivas y conceptuales comparten elementos con los de corporaciones, instituciones y dependencias de gobierno de algunas potencias que integran la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). Es decir, más allá de un plano superficial discursivo que cumple un rol funcional según cada organismo multilateral, los supuestos y categorías de fondo son comunes a los sostenidos por ciertos estados centrales de la esfera geoestratégica atlántica".

Carla Hills[17]: "Abriremos los mercados extranjeros con un palo si es necesario, pero con un apretón de manos siempre que sea posible" (Harbulot, 2013).

Cerrando este punto, Balbo nos expone una síntesis de la escuela francesa señalando:

> De acuerdo con los expertos franceses en la temática, la seguridad económica es la materialización de una política estatal dirigida a proteger y promover los intereses estratégicos de una nación. En su aspecto defensivo, la seguridad económica incluye las actividades de protección del patrimonio, delimitación de perímetros industriales y tecnológicos críticos y la lucha contra las actividades de inteligencia económica extranjera. Desde una perspectiva ofensiva, se manifiesta en el apoyo al desarrollo internacional de las empresas. (Balbo, 2019)

3. INTELIGENCIA ESTRATEGICA (IE)

Nos situamos en el campo de la IE comprendida como aquel conocimiento accionable sobre países extranjeros[18]; también nos apoyamos en los aportes que efectuó Ponte (2016) y que Rositano (2021) expuso en estos términos:

> Su contribución más relevante quizás sea la de posicionar claramente a la realidad como el objeto de estudio de la Inteligencia y su interpretación como su propósito, a fin de apoyar el proceso de toma de decisiones de la conducción (del estamento del cual se trate)[19].

Ponte nos indica que los componentes básicos de la IEs se corresponden con los factores de poder de un estado[20] y que el principal fundamento de

17. Funcionaria del Gobierno Federal norteamericano, representante para el comercio de 1980 a 1993 (Harbulot, 2013).

18. Será conocimiento positivo exterior de alto nivel, por lo cual no será conocimiento doméstico ni policial y, por consiguiente, tampoco implicará funciones de contrainteligencia y contraespionaje. *Conf.* Kent, S. en Rositano (2021). *Inteligencia estratégica: aproximación conceptual.*

19. "De esta manera, implícitamente, inserta los tres principios sine qua non de la Inteligencia Estratégica: actualidad, utilidad y oportunidad" (Rositano, 2021).

20. Ponte, G. (2016: 90-5): "Platt y su búsqueda de los principios básicos para producir Inteligencia Estratégica".

estos lo proporcionan las ciencias naturales y sociales[21] (2016) informando a su vez que "Platt fue el primero en denominar públicamente como 'componentes' a estas divisiones arbitrarias de una determinada realidad" (Ponte, G. E., 2010).

Ponte describe las dos funciones principales de la IEs en estos términos:

> A partir de Sherman Kent y de Washington Platt se fue conformando el concepto de que, tanto en la paz como en la guerra, la Inteligencia Estratégica (IE) de cualquier estado que se considere, debe hacer frente, principalmente, a dos tipos de situaciones: las de amenazas y las de oportunidades. Respecto de las primeras, la noción que activa a todo sistema de IE es la de seguridad; mientras que frente a las segundas, el concepto que lo moviliza es el de explotación, usufructo, o aprovechamiento; amén de la importancia que implicaría, para dicho sistema, el hecho de hallarse capacitado para detectar oportunidades estratégicas, o mejor aún, para crearlas. (Ponte, G. E., 2010)

Es en función de la primacía de la realidad, señalada como objeto de estudio, y la complejidad en que esta se configura, que observamos la relación actual entre los actores estatales, comprendiendo a las empresas que estos integran, impulsan, fomentan o emplean para el logro de sus intereses estratégicos, en la dimensión económica y comercial transnacional donde se producen situaciones, incluidas las de naturaleza conflictiva, cuyas características nos sitúan en el campo de la inteligencia económica (INTECO) respecto a la cual consideramos que se desarrollan las funciones expuestas por Platt.

En el mismo sentido se manifiesta Román:

> En consecuencia, la guerra económica en el mundo desarrollado conforma teatros de operaciones donde la principal arma resulta ser la Inteligencia,

21. Son las que dan fundamento a los componentes, según Platt. W., citado en Ponte, G. (p. 90): "Es sorprendente encontrar cuántos aspectos de los países extranjeros pueden afectar directa o indirectamente a nuestros intereses nacionales. La Inteligencia Estratégica considera usualmente necesario incluir ocho o diez de esos componentes. Cada uno de ellos está fundado en una o más de las ciencias sociales o naturales". Y más adelante señala Ponte: "Pero el eje central de la obra de Platt (en 1962) no pasó por allí, sino más bien por la última parte del párrafo mencionado". Obsérvese: **"El meollo del libro (el de él), indica cuánto debe aprender la Producción de Inteligencia de las ciencias sociales"** (la negrita no está en el original).

> la cual es utilizada con el objetivo de lograr como situación final deseada la generación de, al menos, tres efectos: 1) superioridad de conocimiento; 2) ventaja de anticipación a los acontecimientos y 3) capacidad de influencia e injerencia. (2019)

Resta referirnos al modo de abordaje de la IE en pos de focalizar su observación, elaboración o análisis del empleo de sus diversos niveles y componentes básicos.

> En lo que refiere a los niveles, Ponte[22] incluye en los contornos de la inteligencia estratégica sectorial a la económica. Asimismo, señala al respecto que "en Argentina, por sus Componentes Básicos se sitúa a la Inteligencia Económica como Componente Económico (Ponte, G. E., 2010)".

Nótese aquí que omitimos, exprofeso, formular o reproducir definiciones en rededor de ambos términos; no obstante, traemos los "factores" que Di Tella De Urrutia[23] (2015) extrajo del estudio de la evolución histórica del término *estrategia*:

> Si tuviéramos que extractar de todas ellas los aspectos más interesantes, podríamos decir que estamos hablando de ***medios*** y recursos destinados a obtener ***fines***; de la ***forma en que se emplearán*** estos medios y recursos; estamos hablando de poder y de la manera en que se ***emplea el poder***; estamos hablando de ***dirimir conflictos*** y de que al hacerlo deberemos lidiar con la ***incertidumbre*** y la ***ambigüedad*** del contexto en el que nos movemos. Sea como sea que definamos el concepto, estos son los factores que encontraremos como marca distintiva cuando hagamos estrategia.

22. El autor expone que Platt fue el primero que se refirió a ellos como "Componentes de la Inteligencia Estratégica" sobre los que elaboró su posición para lo cual realizó el abordaje junto al documento del Ministerio de Defensa, Estado Mayor Conjunto: *Inteligencia para la Acción Militar Conjunta*, Buenos Aires, 1986, página 7. Aclarando respeto al punto que "excepto por el orden en que se los menciona, y por el hecho de que Platt incluye a la Inteligencia Biográfica como Componente, ambas clasificaciones son coincidentes".

23. "La estrategia involucra la realización de los análisis y acciones a desarrollar en el más alto nivel de conducción del Estado para posicionar al país en el lugar deseado dentro del concierto de la comunidad internacional" (Di Tella De Urrutia, 2015).

3.1 INTELIGENCIA ECONÓMICA (INTECO)

Balbo, al señalar el modo en que se desarrolla, exterioriza y se le da operatividad a la seguridad económica nos proporciona una definición de la INTECO:

> La referida materialización [de la seguridad económica] es llevada a cabo a partir del desarrollo de procesos de inteligencia económica, entendida esta como el conjunto de acciones coordinadas de investigación, tratamiento y distribución de información para tomar decisiones en el orden económico. (Balbo, 2019)

Por su parte Kornblum (2021) la presenta como:

> La Inteligencia Económica abarca el conjunto de conceptos, métodos y herramientas que reúnen todas las acciones coordinadas de búsqueda, obtención, tratamiento, almacenamiento y difusión de la información que sea relevante para empresas y organizaciones, individualmente o vinculadas entre sí, contempladas en el marco de una estrategia determinada.

El autor, también y ya respondiéndose a la pregunta sobre qué es la inteligencia económica, enumeró sus elementos y notas características, siendo estas:

a. Utilizar los servicios de inteligencia en el medio económico.
b. Coordinar un conjunto de acciones de investigación, tratamiento y distribución de la información.
c. Defender los intereses económicos y la necesidad de lograr ventajas respecto de los competidores, a nivel empresarial o estatal.
d. Proteger el mercado interno a la vez que favorecer la expansión comercial y financiera a nivel internacional.
e. Profundizar el conocimiento de la economía, factor estratégico de desarrollo y cambio.
f. Identificar la “seguridad nacional” con la “seguridad económica”.
g. Desarrollar las tecnologías de análisis y vigilancia que provean de la información económica necesaria.
h. Identificar exhaustivamente las amenazas y debilidades económicas, así como las fortalezas y oportunidades.
i. Determinar el momento en que la estrategia económica establecida no es sostenible, una decisión que ha de ser dinámica para ser consecuente con las nuevas acciones a poner en marcha.

3.2 DIFERENCIA ENTRE INTELIGENCIA ECONÓMICA Y COMPETITIVA

En idioma español, al concepto *inteligencia económica* se lo confunde con los conceptos de inteligencia competitiva, empresarial (Olier, 2016: 114) o corporativa. Sobre esta advertencia, nos proponemos construir categorías propias, en línea con las formulaciones epistemológicas señaladas por Borrell[24] (2020), de modo que a continuación presentamos las notas distintivas en función a las características que consideramos son propias de una o la otra (Figura 2) y sobre cuya base propondremos nuestra definición.

Figura 2: Diferencia entre inteligencia económica y competitiva. Elaboración Bonafina y Pereyra 2021

Elementos Característicos	Inteligencia Económica (INTECO)	Inteligencia Corporativa o Competitiva (IC)
CONCEPTO	Acciones coordinadas de investigación, tratamiento y distribución del conocimiento producido en virtud del despliegue de una función estatal con el propósito de contribuir en la tomar decisiones por parte del máximo nivel con implicancias y efectos orientados a proteger, conservar y desarrollar en la economía nacional.	Acciones coordinadas de investigación, tratamiento y distribución de la información o conocimiento efectuadas por la empresa o por un tercero para ella aplicable a la toma de decisiones con implicancias y efectos sobre la empresa y/o grupo y/o conglomerado empresario en particular y en pos de maximizar sus réditos y ganancias.

24. "Un punto de partida es la perspectiva epistemológica de que la producción de conocimientos –en lo que nos atañe, que son las ciencias sociales y humanas– no es neutral, ni objetiva y está sujeta a una compleja dimensión valorativa. De aquí que la clave del análisis cualitativo de los documentos sostiene una postura metodológica de necesaria objetivación del conocimiento, con el propósito de evitar la apropiación y reproducción de supuestos ajenos, los cuales fueron formulados desde otras geografías e instituciones para responder a otros y programas. La falacia de la universalidad del conocimiento, repetida abierta o veladamente en la academia de la periferia, en general limita la conformación de una perspectiva original que sirva para desentrañar dilemas e intereses propios. Vale distinguir al respecto que, la singularidad del conocimiento geopolítico es que, al pensarse tributario de una estrategia al servicio de la alta política estatal y los intereses vitales nacionales, parte de la base de que no es un saber en esencia con pretensión de verdad universal (Borrell, 2020)".

Elementos Característicos	Inteligencia Económica (INTECO)	Inteligencia Corporativa o Competitiva (IC)
IMPLEMENTADORES	Sistema Nacional de Inteligencia.	Sector específico de la entidad; o consultoras u otros entes o personal a su servicio o por su encargo.
PRODUCTOR DEL CONOCIMIENTO	Sistema Nacional de Inteligencia.	Empresa o grupo empresarial.
PARTICIPANTES DEL CICLO	a. Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación. Ley N° 25.467: Interés Nacional Ley 27.614, etc.	Determinados miembros de la empresa (departamento) o grupo; consultores.
	b. Órganos y organismos del PEN y Provinciales (MECON, Aduana, CNV, BCRA, Comisión Nac. Defensa Competencia, UIF, etc.) y Bicameral del Congreso Nacional.	
	c. Privados	
	c.1. Por sector	
	c.2. Por empresa	
CONSUMIDORES	a. PEN	CEO, Gerentes.
	b. Sector	
	c. Empresa	
ACTIVIDAD SUSTANTIVA	Adquisición, consolidación y despliegue de capacidades estatales orientados a la generación y producción de conocimiento como insumo para la toma de decisiones estratégicas nacionales (Problemáticas/Observatorio).	Plan de negocios.

Elementos Característicos	Inteligencia Económica (INTECO)	Inteligencia Corporativa o Competitiva (IC)
OBJETO	- Recursos estratégicos: naturales (tanto renovables como no renovables), aquellos que resultan insumos para las cadenas de suministro de las áreas tecnológicas; las tecnologías críticas, etc.	-Al interior: desarrollo de productos, bienes o servicios (I+I+D).
	- Sistema financiero, cambiario y bursatil.	
PROBLEMÁTICAS INICIALES	- Rutas comerciales.	- Características del entorno en que se desempeña. Según actividades de la empresa o un sector específico.
	- Espacios territoriales efectiva o potencialmente provechosos.	- Comportamientos de los competidores.
	- Enfoque medioambiental (DPDN 2021).	- Reguladores y regulaciones. - Sistema de resolución de conflictos.
ÁMBITO PRINCIPAL EN QUE SE SITÚA	Mercado global y regional en cuanto sus implicancias y efectos afecten el ámbito nacional.	En relación al espacio en que opere la empresa.
FINALIDAD	Defensa de la soberanía económica.	-Lucro empresarial.
	Protección del territorio (en todos sus ámbitos).	
	Cumplimiento de los objetivos estratégicos y satisfacción del interés nacional.	-Satisfacción de los intereses de sus accionistas.
NORMATIVA (SUSTANCIAL APLICABLE)	Derecho público (Constitucional, relativo al Sector Público Nac. -administrativo, etc. Económico, financiero, bursátil, arancelario, comercial) y más normas generales.	Derecho Privado (civil y comercial) y regulación de la actividad o sector según objeto de la empresa. Nacional o internacional.
	Organismos internacionales en que participa el Estado argentino.	

Elementos Característicos	Inteligencia Económica (INTECO)	Inteligencia Corporativa o Competitiva (IC)
PERSPECTIVA DEL POSICIONAMIENTO ESTATAL (ROL DEL ESTADO)	Fortalecimiento de las capacidades estatales actuales y desarrollo de nuevas, según problemáticas, necesidades y con enfoque sustancial, material, transversal e integral en cuanto a la estructura organizativa del Estado.	Acciones enfocadas en minimizar la "intervención" derivada de la actuación estatal tanto en el funcionamiento de la empresa y/o grupo como en las actividades que desarrollan. Evitar erogaciones destinadas al erario público (evasión, elusión impositiva, remesas al exterior, paraísos fiscales, etc.) como la genuina contribución social (programas de responsabilidad social implementados a los efectos de reducciones tributarias y de imagen corporativa).
RELACIONAMIENTOS	**Estado con las empresas** Coordinación y articulación: a. Fomento de empresas o actividades estratégicas. b. Generar y fomentar políticas de innovación y desarrollo vinculando el sector público y el privado. c. Regular y mantener la lealtad comercial y proteger a los ciudadanos, usuarios o consumidores.	**Entre las empresas** a. Competencia con otras empresas. b. Incrementar su participación en el mercado. c. Aumento de ganancias. d. Erosionar la competencia.
	Entre estados *Coopetición.*	**Empresas con los Estados** a. Evitar las regulaciones estatales. b. Cartelización generando monopolios u oligopolios. c. Influir en sus políticas. d. Socavar su soberanía.

4. NUESTRA COMPRENSIÓN DE LA INTECO Y SU PERTINENCIA EN EL ANÁLISIS LA SITUACIÓN

Consideramos a la inteligencia como el conocimiento sistémico[25] de una situación —y los factores que la conforman— necesario para apoyar el proceso de toma de decisión. Tal conocimiento, que es manifestado como producto de la inteligencia, posee carácter conjetural y está orientado al propósito principal de disminución de la incertidumbre.

Que tanto la actividad como los conocimientos que se generan los califiquemos de económicos nos orienta respecto al principal propósito que le atribuimos a la disciplina siendo este la protección, defensa y conservación incólume de los intereses económicos del pueblo y de la Nación argentina.

Para ello, resulta necesario detectar oportunamente tanto las amenazas y debilidades como las fortalezas y oportunidades que se presentan o pudieren presentarse en el funcionamiento del sistema de la economía nacional.

De modo que conocer lo ocurrido temporalmente en los momentos previos y simultáneamente al comienzo del conflicto de Malvinas, hace ya 40 años (el pasado) y lo que está sucediendo en la actualidad (el presente) nos servirá de guía para saber qué podría ocurrir en el devenir (el futuro) en un determinado sector de la economía y sus implicancias en el sistema económico, lo que deriva fundamentalmente en los posibles efectos sobre la sociedad.

En este ensayo acotamos arbitrariamente las observaciones de modo que nos limitaremos al abordaje de los recursos naturales situados en Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos correspondientes, de entre ellos nos focalizamos en la problemática de la apropiación ilegal e ilegítima de los recursos ictícolas explotados en las zonas FICZ y FOCZ, espacios geográficos estos que en violación de la soberanía argentina estableció unilateralmente el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, estas delimitaciones no solo las están utilizando desde hace algunos años y en el presente, sino que su “vigencia” se ha proyectado hacia el futuro.

---

25. Un sistema es un conjunto organizado de cosas o partes interactuantes e interdependientes, que se relacionan formando un todo unitario y complejo. Las cosas o partes que componen el sistema no se refieren tanto al campo físico (objetos), sino más bien al funcional. Sobre sistemas, se sugiere ver Von Bertalanffy, Ludwig (1976). *Teoría General de los Sistemas*. México: Fondo de Cultura Económica, 1.ª edición en español.

Teniendo en cuenta las notas distintivas de la inteligencia económica, enumeradas arriba, debemos señalar que estas no se agotan ahí y que se presentan en forma dinámica, siendo propicio desarrollar su lectura conforme a las particulares circunstancias y hechos inmersos en cada situación objeto de análisis.

5. EL ATLANTICO SUR

5.1. El escenario

En ese marco, e inicialmente, destacamos que, para el análisis de los hechos configurativos de la situación en torno a la problemática de los recursos ictícolas en el ATLSUR, lo concebimos como el escenario[26] constituido por espacios (foros, mercados y territorios) donde operan las reglas de juego (prohibiciones y obligaciones)[27].

El espacio territorial es objeto de disputa estatal bilateral y a la vez simultáneamente se presenta como un entorno conformado por el mercado en que operan los actores implicados en la apropiación de los recursos ictícolas, siendo ambos comprendidos y contenidos por el escenario.

El entorno se caracteriza por su volatilidad, incertidumbre, complejidad y ambigüedad (VUCA, por su sigla en inglés), de modo que nos permite categorizarlo como lábil[28].

El Reino Unido lleva adelante una estrategia de poder infraestructural para la cual despliega su capacidad de penetrar el ATLSUR. En los últimos 40 años ejecutó dicha estrategia a través de la implementación de políticas incrementales en un paso a paso con vistas a consolidar su ocupación. Las características más sobresalientes de esa estrategia son:

26. Motta, G. (2021). "*Escenario:* Este concepto puede ser abordado desde una doble dimensión: en sentido amplio y en sentido restrictivo específico en función del planeamiento militar. 1) En sentido amplio, comprende el ámbito donde se materializan e interactúan los intereses de los diversos actores que, atravesado por múltiples variables, posee determinadas reglas de juego. ...".

27. Di Tella De Urrutia (2015: 28).

28. Lábil. Del lat. l*abĭlis.* 1. adj. Que resbala o se desliza fácilmente. 2. adj. Frágil, caduco, débil. 3. adj. Poco estable, poco firme en sus resoluciones.

1. Controlar los recursos naturales vivos y no vivos en el escenario ATLSUR, que son definidos unilateralmente.
2. Proteger el espacio territorial a partir del control y monitoreo provisto por la infraestructura del complejo militar.
3. Sostener la política de pesca y sus ventas para el mercado global.
4. Adjudicar las licencias a determinadas flotas pesqueras en razón a criterios geopolíticos.
5. Favorecer a empresas funcionales a los intereses del RU en la ocupación.
6. Tolerar operaciones depredatorias dentro y fuera de las zonas unilateralmente establecidas.
7. Procurar el dominio del mercado como instrumento traccionador en su proyección hacia la Antártida, dotándolo de una mayor cobertura y radio de ocupación y control del ATLSUR.

Luego de la crisis de 1982, el Reino Unido implementó varias acciones incrementales para apalancar su ocupación ilegal en las Islas Malvinas y espacios correspondientes. En este sentido identificamos, entre otras:

1. El establecimiento de una ZONA DE ADMINISTRACION Y CONSERVACION PESQUERA conocida como FICZ, la cual presenta una extensión de 150 millas alrededor de las Islas. Con esta medida unilateral, el Reino Unido benefició a los isleños, quienes decidieron entregar licencias de pesca para obtener beneficios económicos.
2. El establecimiento unilateral en 1990 de una ZONA DE CONSERVACION EXTERIOR, conocida como FOCZ, con una extensión de 50 millas alrededor de la FICZ.
3. El otorgamiento unilateral de licencias de exploración de hidrocarburos.

Estas medidas incrementales tienen también un efecto beneficioso para el Reino Unido en detrimento de la soberanía argentina en el pleno ejercicio de sus derechos sobre el *mar como contenedor de recursos.* También afecta a la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, la cual es la única provincia argentina que tiene parte de su territorio ocupado por una po-

Figura 3. Zonas de conservación establecidas unilateralmente por el Reino Unido. FICZ (1986) y FOCZ (1990). Elaboración Susana Pereyra y Bernardo Bonafina.

tencia extranjera que, además, integra la OTAN. Por lo tanto, nos proponemos realizar un análisis desde la inteligencia económica para arrojar luz sobre los interrogantes que nos planteamos al comienzo del presente que se acerquen a la hipótesis propuesta.

5.2. Características de las licencias de pesca otorgadas por el Reino Unido en torno a las Islas Malvinas

En 1986, el Reino Unido introdujo unilateralmente una zona de conservación pesquera con su régimen de gestión pesquera que transformó la economía de las Islas Malvinas, incrementando los ingresos en un 500 % (Gobierno de las Islas Malvinas, 2021). Esto nos interroga sobre cuáles son las características de la actividad pesquera y que rasgos presentan sus licencias.

En primer término, observamos que el volumen de captura en las Islas Malvinas para el año 2020 fue de 182.540 toneladas. Los desembarques combinados de calamares *Illex* y *Doryteuthis* fueron de 123.395 toneladas, lo que constituye el 67,6 % del volumen total de pesca. Asimismo, hubo una abundancia de merluzas comunes que permitió una captura de 43.376 toneladas.

Por otro lado, la corriente de Malvinas se intensificó y se desplazó hacia el oeste, evitando que las entradas de agua caliente se extendieran fuera de la ZEE argentina, motivo por el cual la situación oceanográfica a comienzos del 2020 no fue favorable para las migraciones del calamar *Illex* en la zona de alta mar ubicada entre los 45-47°S. Mientras que, hacia finales de febrero, en la parte norte de la FICZ, en la zona de confluencia entre la afluencia cálida y la corriente Malvinas se observaron buenas capturas de calamar *Illex*.

En líneas generales, la captura total de esta especie para el año 2020 alcanzó las 62.656 toneladas, resultando de este modo la segunda en volumen de captura más alta en los últimos cinco años.

Asignaciones de licencias por flota pesquera y año							
FLOTA PESQUERA		2015	2016	2017	2018	2019	2020
BZ	Belize	0	0	0	0	0	0
CB	Camboya	0	0	0	0	0	0
CL	Chile	0	0	2	0	0	0
CN	China	0	0	0	0	0	0
DE	Alemania	0	0	0	0	0	0
EE	Estonia	0	0	0	0	0	0
ES	España	64	59	54	52	48	52
FK	ISLAS MALVINAS	52	49	61	60	53	60
GH	Ghana	0	0	0	0	0	0
JP	Japón	0	0	0	0	0	0
KR	Corea	35	32	32	32	30	29
NA	Namibia	0	0	0	0	0	0
NZ	Nueva Zealanda	0	0	0	0	0	0
PA	Panamá	0	0	0	0	0	0
RU	Rusia	0	0	0	0	0	0
SH	Santa Helena	0	0	0	0	0	0
SL	Sierra Leona	0	0	0	0	0	0
TW	Taiwán	71	73	73	75	73	75
UK	REINO UNIDO	5	4	5	3	4	4
UY	Uruguay	0	0	0	0	0	0
VU	Vanuatu	4	4	4	4	4	2
TOTAL		231	221	231	226	212	222

Figura 4: Cantidad de licencias otorgadas por el Reino Unido, según el tipo de flota. Elaboración Susana Pereyra, Federico Fernández Reigosa y Bernardo Bonafina a partir de datos abiertos por parte del ilegítimo gobierno de las Islas Malvinas (2021).

5.3. Breve análisis de datos

En el año 2020, el Reino Unido otorgó 222 licencias (Figura 4). Las flotas pesqueras que operaron en ese año fueron las de España con 52 licencias pesqueras, Corea con 29, Taiwán con 75, Vanuatu con 2, el propio Reino Unido con 4 y las Islas Malvinas con 75.

Ello representa un total de 29.210.971 libras esterlinas (Figura 5), que convertidos representan 35.957.681 dólares o bien 4.205.247.432 de pesos argentinos. Esta última cifra nos interroga sobre ¿cuántas jubilaciones mínimas se podrían pagar?; ¿cuántas camas de hospital se podrían equipar?; ¿cuántas vacunas o respiradores se podrían haber cubierto para enfrentar la pandemia por el covid-19?; ¿cuántos aviones de mercados no tradicionales se pueden comprar para defensa del Atlántico Sur?

De la lectura de los datos consignados en el cuadro (Figura 5), nos llama la atención, en relación al período general abordado, los relativos al año 2016, cuando se produjo una merma en el monto de dinero que le ingresó al Reino Unido con motivo de la concesión de licencias de pesca, circunstancia que nos mueve a reflexionar respecto a si el "acuerdo" Foradori-Duncan tuvo influencia en esa situación.

Ingresos anuales (libras esterlinas) por tipo de licencia						
TIPO DE LICENCIAS	2015	2016	2017	2018	2019	2020
A	1.129.012,00	1.129.012,00	1.129.012,00	1.129.012,00	1.129.012,00	1.129.012,00
B	11.208.479,00	3.346.467,00	11.093.286,00	11.247.526,00	12.325.740,00	14.000.000,00
C	2.133.230,00	2.133.230,00	2.133.230,00	2.240.100,00	2.352.105,00	3.528.158,00
E	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
F	247.121,00	247.121,00	247.121,00	247.121,00	222.409,00	177.927,00
G	845.900,00	845.900,00	845.900,00	761.300,00	761.300,00	761.300,00
L	836.770,00	836.770,00	836.770,00	920.500,00	966.525,00	1.449.787,00
S	60.419,00	60.419,00	60.419,00	60.419,00	60.419,00	60.419,00
W	1.341.190,00	1.341.160,00	1.341.160,00	1.207.000,00	1.146.650,00	1.089.318,00
X	4.242.082,00	4.242.082,00	4.242.082,00	4.454.000,00	4.676.700,00	7.015.050,00
TOTAL	22.044.203,00	14.182.161,00	21.928.980,00	22.266.978,00	23.640.860,00	29.210.971,00

Figura 5: Ingresos anuales en libras esterlinas por tipo de licencia para los años 2015-2020. Elaboración Susana Pereyra, Federico Fernández Reigosa y Bernardo Bonafina a partir de datos abiertos publicados por el ilegítimo gobierno de las Islas Malvinas (2021).

Volúmen de capturas por especie (toneladas)				
ESPECIE		2018	2019	2020
BAC	Bacalao rojo	1.655	1.768	1.418
BLU	Bacaladilla austral	992	518	69
COX	Bacalao de roca	2.216	950	737
ILL	*Illex argentinus* o calamar *Illex*	54.603	43.449	62.663
KIN	Kingclip	1.443	1.711	1.625
LOL	*Doryteuthis gahi* o calamar de Malvinas	79.996	81.908	60.732
MAR	Martialia calamar	0	0	1
HAK	Merluza común	27.023	53.578	43.327
PAT	Merluza austral	71	96	48
RAY	Patines y rayas	1.995	1.504	1.397
TOO	Merluza negra patagónica	1.259	1.317	1.246
WHI	*Macruronus magellanicus* o hoki	4.439	7.407	7.643
GRX	Granaderos	484	414	609
ZYP	Vieira patagónica	4	2	16
OTH	OTROS	654	1.930	1.006
TOTAL		176.834	196.552	182.537

Figura 6: Volumen de capturas por especie entre 2018-2020.
Elaboración Susana Pereyra y Bernardo Bonafina a partir de datos abiertos del ilegítimo gobierno de las Islas Malvinas (2021).

El volumen de capturas por especie en el año 2020 fue de 182.537 toneladas (Figura 6), de las cuales el calamar y la merluza fueron las especies de mayor apropiación (Figuras 7 y 8).

El 68% de las 29.210.971 libras esterlinas corresponden a las licencias por calamar —en todos sus tipos—, lo que representa 19.863.460 de libras esterlinas.

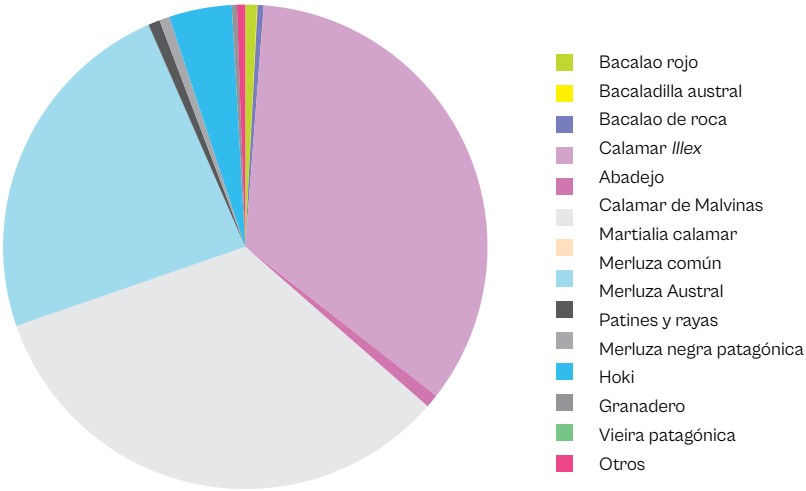


Figura 7: Distribución por especie. Elaboración Susana Pereyra y Bernardo Bonafina.

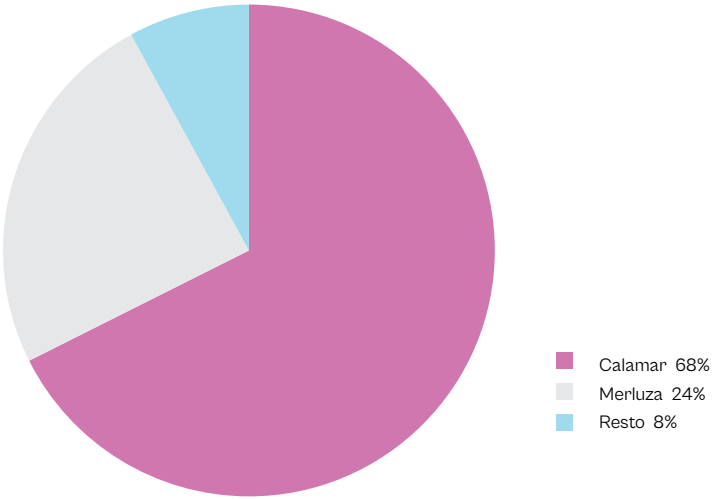


Figura 8: Principales capturas. Elaboración Susana Pereyra y Bernardo Bonafina.

5.4 Empresas poseedoras de licencias otorgadas por el ilegítimo gobierno isleño

En los primeros años, la pesquería en las Islas Malvinas estaba reducida a licenciatarios para el calamar *Loligo*; luego, comenzó a despegar la demanda de licenciatarios para pescar merluza.

Entre los años posteriores a 1990, hubo períodos en los cuales los principales mercados de calamar han estado sobreabastecidos, lo cual en ocasiones redujo el interés en su explotación de los licenciatarios, como ocurrió en el año 1994.

La introducción de nuevos tipos de licencias para especies como la raya *(Rajidae)* y la merluza negra provocó nuevamente un incremento en la pesca.

En los últimos años se incrementó el interés de las licenciatarias. A partir de la modificación efectuada en el año 2005 sobre las regulaciones por

Figura 9: Empresas poseedoras de licencias de pesca en las Islas Malvinas. Elaboración Susana Pereyra y Bernardo Bonafina.

Conservación y Gestión, los tipos de licencias (ITQ, Figura 9) han tenido un fuerte impacto en el PBI de las Islas Malvinas.

Entre las modificaciones efectuadas se encuentra el punto relativo a la composición de las licenciatarias, donde el 51% de la *joint venture* (empresa conjunta) debe estar en manos de un isleño.

Las licenciatarias en la FICZ y en la FOCZ tienen potestad de cederla a un tercero, por lo que no son ellas el sujeto que efectúa en forma materialmente directa la explotación, produciéndose al menos una escisión entre el sujeto titular de la licencia y el explotador.

Son licencias por 25 años. En el año 2022 se abrió el un nuevo proceso de licitación para adquirir nuevas licencias ITQ-B con una duración del usufructo por 35 años más.

5.5 Urdimbres que tensionan la soberanía

Con la adjudicación de las licencias de pesca por 35 años se puso de manifiesto la capacidad para articular intereses en pos de apalancar al Reino Unido en el Atlántico Sur: cobran así visibilidad las denominas "redes de asuntos" entre licenciatarios, proveedores de recursos, proveedores de servicios, combustible y mano de obra en la zafra y pesca, y a la vez contribuyen a su perpetuación.

En estos términos el escenario se constituye en un ambiente propicio para la ejecución de actividades no reguladas, elusiones regulatorias e incluso ilícitos.

Se establecen verdaderas ciudades flotantes. Esta urdimbre permite un balance económicamente rentable que consolida el control del Reino Unido sobre las Islas Malvinas y espacios marítimos e insulares correspondientes. La presencia de buques tanqueros, poteros, arrastreros, palangueros y *reefers* completan este panorama suturando de cierta manera esos espacios lábiles.

En la figura 10, las empresas identificadas con color azul poseen licencias, entre una mayoría de ellas se conforman consorcios en la Islas Malvinas y *holdings* radicados en otros Estados, como el caso de ARGOS que actúa no solo en el rubro pesca sino además en operaciones vinculadas a explotación de gas y petróleo.

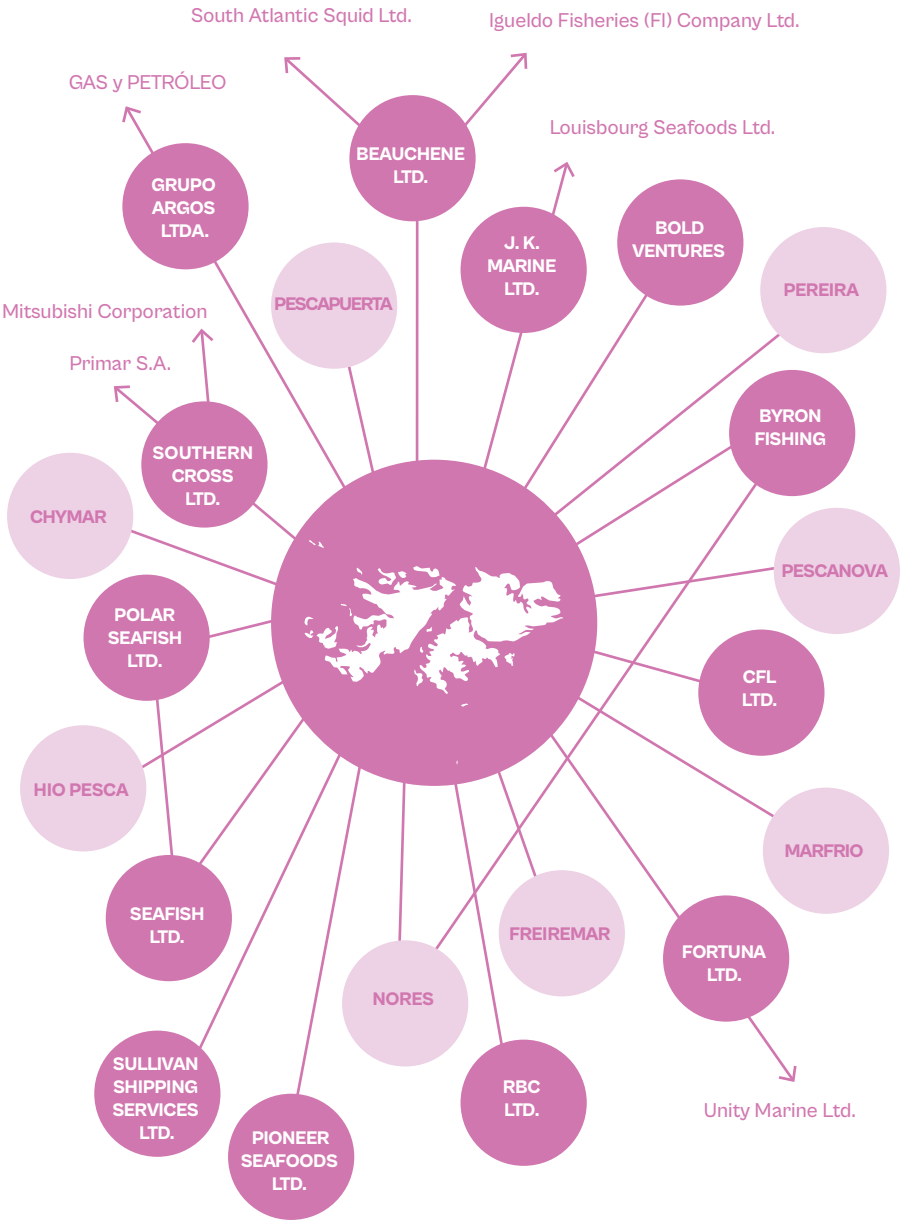


Figura 10: Redes de asuntos en la cuestión pesca en el Atlántico Sur. Susana Pereyra y Bernardo Bonafina.

6. CONCLUSIONES

En este artículo se ha procurado describir el concepto de inteligencia económica y argumentar sobre su utilidad a la hora de implementar una estrategia de poder infraestructural. Al hacerlo, hemos transitado desde distintos conceptos teóricos sobre la INTECO y su implementación. En efecto, al análisis de los datos sobre explotación de recursos en el Atlántico Sur por parte del gobierno colonial en Malvinas, hemos sumado las diversas políticas tendientes a consolidar la ocupación que la hace posible.Desde una mirada polemológica, claramente el cuadro de situación descripto en el presente constituye un "conflicto económico". Preferimos este concepto al de "guerra económica", en el entendimiento de que la guerra es un estadío dentro de un proceso más amplio de conflictos posibles.

Es en medidas como la incorporación de isleños en las *joint ventures* para la explotación pesquera, que se pretende dotar de un velo de legitimidad soberana a la apropiación de recursos por parte de la metrópoli imperial. Es esta la que usufructúa verdaderamente las riquezas de las islas bajo su dominio, tanto en su aspecto económico como en el político. Estos aspectos, según pretendimos demostrar, están inescindiblemente unidos, como lo están el poder político y las empresas que se sirven de él. Ambos actores son parte de las "redes de asuntos" a las que nos refiriéramos.

Una política soberana en relación al Atlántico Sur no puede perder de vista la compleja trama de los actores e intereses involucrados en el control de los recursos naturales:

> Existe una combinación compleja entre el control de los recursos naturales y el acceso a los mismos. La competencia ya no es solo por el control mediante la conquista, sino por el control mediante el acceso. En este sentido, las estrategias de los actores estatales (de manera directa o a través de sus corporaciones) que se van sofisticando, incluyen la generación de alianzas diplomáticas, el financiamiento de grandes proyectos o el avance con sus bienes de capital, insumos y productos sobre aquellos mercados que aseguren recursos estratégicos. (Ohanessian, 2021: 236)

Si la competencia es por el control mediante el acceso, y en dicha estrategia se incorporan actores no estatales, vale recordar entonces la necesidad de

pensar políticas que vuelvan ese acceso más oneroso. A las sanciones a firmas que operen en Malvinas y en la Argentina continental, debe sumarse la presión a través de un instrumento militar (hoy con capacidades disuasorias limitadas) que mantenga elevados los costos de los seguros de las firmas que operen en un área "conflictiva".

El convencimiento de la recuperación de la soberanía de las islas por la vía diplomática no descarta la utilidad que la presión de un instrumento militar moderno puede ejercer en conjunto con aquellas medidas de tipo económico que apunten también contra los actores no estatales involucrados.

BIBLIOGRAFÍA

Trabajos citados

Aramburu, E. (2004). La Talasopolítica: fundamentos de una disciplina. *El Periódico del CEID* (octubre - diciembre 2004). Argentina: Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo. Recuperado el 2021, de www.ceid.edu.ar.

_____ (24,25 y 26 de noviembre de 2010). Intereses marítimos argentinos y talasopolítica del Atlántico. *Octava jornada de Medio Oriente* (pág. 15). La Plata: Instituto de Relaciones Internacionales (IRI) - Universidad Nacional de La Plata. Recuperado el 2021, de www.iri.edu.ar.

Balbo, G. (19 de octubre de 2019). Inteligencia económica: una clave para la recuperación. No importa la época, no importa la condición, importa la necesidad. *ámbito.com*. Recuperado el 3 de agosto de 2021, de https://www.ambito.com/opiniones/vaca-muerta/inteligencia-economica-una-clave-la-recuperacion-n5060757.

Baumard, P., & Harbulot, C. (2017). La guerra económica. En F. Ramel, J.-B., Jeangene Vilmer & B. Durieux, *Diccionario de Guerra y Paz* (pág. 8). Paris: Puf. Recuperado el 30 de abril de 2022, de https://www.epge.fr/wp-content/uploads/2019/01/Christian-HARBULOT-et-Philippe-BAUMARD-La-guerre-%C3%A9conomique.pdf.

Borrell, J. J. (2020). *Geopolítica de los recursos naturales y conflicto: perspectivas geoculturales, fundamentos teóricos y conceptos. Geopolítica de los recursos naturales y organismo internacionales. Enfoques, debates y discursos sobre inseguridad alimentaria y conflicto.*(Nro ESPECIAL), 17-50.

Di Tella De Urrutia, A. J. (2015). ¿El Poder o la Fuerza? *La disyuntiva entre lo sutil y lo tangible.* Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Instituto Universitario Naval, Maestría en Estudios Estratégicos. Escuela de Guerra Naval. Recuperado en 2020 de www.cefadigital.edu.ar/handle/1847939/1327.

Díaz Fernández, Antonio M. (2013). *Diccionario LID. Inteligencia y Seguridad.* Gobierno de España: LID Editorial Empresarial. Ministerio de la Presidencia.

Gullo, M. (28, de junio de 2018). Los problemas básicos de las Relaciones Internacionales como disciplina de estudio. En M. D. König (Ed.). *Breviario en Relaciones Internacionales* (42), 1-32. Recuperado el 10 de septiembre de 2021 de https://revistas.unc.edu.ar/index.php/breviariorrii/article/view/20402/20026.

Harbulot, C. (2013). Estudio de la Guerra Económica y de las Problemáticas Relacionadas. En Instituto Español de Estudios Estratégicos, Cuadernos de Estrategia 162. *La inteligencia económica en el mundo globalizado* (págs. 67-100). Reino de España: Ministerio de Defensa. Recuperado el 2020, de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE_162_La_inteligencia_economica_en_un_mundo_globalizado.pdf.

Kornblum, P. (2021). *Inteligencia Económica.* Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Facultad de la Defensa (FADEDA), Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF), Seminario de Inteligencia Económica. Programa de Posgrado Producción de Información Estratégica.

Motta, G. J. (2021). *Estrategia Militar y Uso de la Fuerza en Operaciones de Paz de la ONU. Glosario.* Tesís Maestría, Universidad de la Defensa Nacional. Facultad de la Armada, Escuela de Guerra Naval. Maestría en Estudios Estratégicos. Recuperado en 2022.

Ohanessian, F. (2021). *Argentina y Brasil. Del conflicto a la alianza estratégica.* Ciudad Autómona de Buenos Aires: Almaluz. Vol. 1.

_____ (2021). Situación estrategica del Atlántico Sur. L. Centurión Girola, (Ed.). *Escenarios, para un nuevo contrato social*, 73-78. Recuperado el 2022 de https://www.upcndigital.org/files/publicaciones/3/311-EscenariosN%C2%B052-EstadoyDefensaNacional.pdf.

Olier, E. (2016). Definición de un programa de influencia dentro del sistema de inteligencia. En O. S. Inteligencia, *El sistema de inteligencia económica en España* (pp. 107-124). Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE).

_____ (2017). Guerra económica: la estrategía comercial de Estados Unidos en el contexto internacional. En *Cuadernos de Estrategía 187. Geoeconomías del siglo XXI.* (pág. 28). Reino de España: Instituto Español de Estudios Estratégicos. Ministerio de Defensa. Recuperado el 7 de octubre de 2020, de http://www.ieee.es/publicaciones-new/cuadernos-de-estrategia/2017/Cuaderno_187.html.

Pereyra, S. & Bonafina, B. (2021). *Apuntes sobre la inteligencia económica en Argentina en el marco de la DPDN 2021.* Buenos Aires: Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF), Facultad de la Defensa (FADENA). En prensa.

Ponte, G. (2016). Inteligencia: desde sus nociones básicas hasta su actual estatus estratégico. *La Revista de la Escuela Superior de Guerra Tte. Grl. Luis María Campos*, 96(592), 67-102. Recuperado el abril de 2021.

_____ (2010). *El sistema de inteligencia en el nivel de conducción estratégico Nacional y su producción en la República Argentina.* Tesis de Maestría, Universidad Nacional de La Plata. Escuela Nacional de Inteligencia, Maestría en Inteligencia Estratégica Nacional Siglo XXI, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. doi:https://doi.org/10.35537/10915/1793.

Red PICTO-0014. (2021). Poder Infraestructural aplicable a la Soberanía en el Atlántico Sur. Descripción Técnica PICTO-2021-0014-Malvinas, 26. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Román, R. A. (noviembre de 2019). El futuro de la explotación de litio en la Argentina. *Documentos para el Análisis y la Reflexión,* Año 1(1), 58. Recuperado el 1 de octubre de 2021.

Rositano, M. (2021). *Inteligencia estratégica: aproximación conceptual.* Seminario de Inteligencia Estratégica . Unidad 1, primer cuatrimestre de 2021, Universidad de la Defensa Nacional, Programa de Posgrado en Producción de Información Estratégica, Buenos Aires. Recuperado el 2021, de Suministrado por la cátedra.

Datos

Gobierno de las Islas Malvinas, (2021). Estadísticas de Pesca del Departamento de Pesca, Volumen 25, 2020: 98. Stanley, Departamento de Pesca de la FIG.

Juan Cruz Campagna
Licenciado en Ciencia Política y Administración Pública.
Docente e investigador universitario.

LA ECONOMÍA DE LAS ISLAS MALVINAS Y EL MONOPOLIO DE LA FALKLAND ISLANDS COMPANY

Juan Cruz Campagna

INTRODUCCIÓN

El presente artículo describe y analiza algunos aspectos de la historia económica de las Islas Malvinas y el papel de la "Compañía de las Islas Malvinas", más conocida como Falklands Islands Company (FIC), en esa historia. Consideramos interesante observar ciertos elementos del proceso económico de las Islas y cómo, desde su creación hasta la actualidad, esta empresa ha sido protagonista.

Para un más amplio abordaje, se hace oportuno repasar la gestión del gobierno argentino en las Islas a partir de mayo de 1810, así como comentar brevemente el establecimiento organizado por Luis Vernet. Este pueblo será primero atacado por la embarcación estadounidense *USS Lexington* en diciembre de 1831 y, luego, en enero de 1833, fuerzas británicas al mando de la nave *Clío* usurparán las Islas y expulsarán a las autoridades y a la población argentina.

A partir de este acto de fuerza, contrario al Derecho Internacional, la corona británica se asentará en las Islas Malvinas y, algunos años después, en

1851, se fundará la FIC, que será un actor relevante desde entonces. La empresa irá construyendo un poderoso monopolio, con gran influencia política en las Islas. Vale la pena remarcar que la FIC se opuso, históricamente, a cualquier acercamiento entre las Islas y la parte continental de la Argentina.

MALVINAS ARGENTINAS

Entre 1767 y 1811, se sucedieron treinta y dos gobernadores españoles, hasta que la guarnición de Puerto Soledad fue requerida para la defensa de la monarquía en la recién iniciada guerra de la Independencia. Los primeros gobiernos patrios tuvieron en cuenta a las Malvinas como parte integrante de su territorio, heredado de España por sucesión de Estados según el *Uti Possidetis* Juris de 1810[1].

Los primeros años del siglo XIX traerán cambios importantes y los vientos revolucionarios de mayo alcanzarán a soplar también en Malvinas. Al producirse la revolución, la guarnición de Puerto Soledad fue trasladada a Montevideo para reforzar sus defensas. Sin embargo, las Islas no estuvieron abandonadas. En Malvinas permaneció un grupo de personas cuidando el ganado vacuno disperso en las praderas y realizando otras tareas y trabajos. Eran españoles, criollos e indios instalados en Puerto Soledad.

Por otra parte, las Islas estuvieron presentes en actos de gobierno y también entre los ciudadanos desde la Revolución de Mayo, entendiéndose, como es natural, que aquellos territorios formaban parte de las Provincias Unidas del Río de la Plata. En el período 1810-1820, existen manifestaciones de soberanía de las autoridades argentinas. Por ejemplo, el 30 de mayo de 1810, cinco días después de la revolución, la Primera Junta de Gobierno despacha un expediente demorado por la renuncia del virrey Cisneros referente a la solicitud de sueldos complementarios del capitán Gerardo

1. *Uti Possidetis Juris:* Principio del Derecho Internacional Público americano que consiste en la sucesión de los títulos jurídicos por las potencias europeas, con anterioridad a la independencia del Estado. De conformidad con esta norma jurídica universalmente aceptada, los gobiernos patrios de nuestro continente tomaron posesión de los territorios antes pertenecientes a España.

Bordas, último gobernador español de Malvinas. El documento lleva la firma de Cornelio Saavedra y Juan José Paso. Pero también existe constancia de un pedido de permiso para cazar lobos marinos en las Islas, con fecha 13 de enero de 1813. Por otra parte, en agosto de 1816, días después de la declaración de la Independencia, el general San Martín, por ese entonces gobernador de Cuyo, se encontraba organizando el Ejército de los Andes y, por ese motivo, le escribe una carta al ministro de Guerra coronel Antonio Beruti, donde requiere el envío de presidiarios sentenciados en presidios de Malvinas, de modo de reclutarlos para las necesidades del Ejército Libertador. Si bien en las Islas no funcionaba una cárcel, algunos que habían cometido delitos eran enviados en calidad de condenados. En 1818 viaja al archipiélago el foquero argentino *Espíritu Santo* y, luego de abastecerse, prosigue hasta la isla Decepción, lo que demuestra que no solo las autoridades gubernamentales consideran a las Islas parte del nuevo Estado sino también la población en general.

Debemos tener en cuenta que, en esos años, el nuevo gobierno estaba luchando por su existencia y que no poseía una flota que le permitiera llegar a cada lugar del antiguo virreinato. Sin embargo, todos sabían que aquellas eran tierras argentinas. Incluso, hubo presencia oficial mucho antes que en la Patagonia; por ejemplo, recién la hubo en Tierra del Fuego, en 1884.

> Desde mayo de 1810, problemas urgentes ocupaban a nuestros gobiernos: (...) la guerra de la Independencia, la búsqueda del rumbo político y de la forma de gobierno, los encuentros entre Buenos Aires y el interior. Era una lucha por la supervivencia y recién cuando las campañas sanmartinianas alejaron algo el intento de recuperación hispánica, cuando la revolución de Riego eliminó la última y grande expedición a América, es cuando se pudo mirar el territorio con su integridad y pensar en Malvinas. (Destefani, 1982: 49)

De hecho, poco tiempo después, en 1820, se decide realizar la toma de posesión formal y se encarga para esta tarea a David Jewett, comandante de la fragata *Heroína.* Zarpó con instrucciones secretas impartidas por Buenos Aires y, cuando llegó a las Islas, cincuenta cazadores de distintas naciones se encontraban con sus naves en esas aguas. La ocupación de las Malvinas se hizo con toda seriedad y precedida de una notificación que se remitió a las

embarcaciones inglesas y norteamericanas. Esta comunicación, fechada el dos de noviembre de 1820, decía:

> Señor:
> Tengo el honor de informar a usted de mi llegada a este puerto comisionado por el Superior Gobierno de las Provincias Unidas de América del Sud, para tomar posesión de estas islas en nombre del país al que naturalmente pertenecen.
> Al desempeñar este deber, deseo obrar con la mayor deferencia y equidad hacia todos los pabellones amigos.
> Uno de los objetos principales es evitar la abusiva destrucción de los recursos tan útiles para aquellos cuyas necesidades los compelen o convidan a visitar estas islas y auxiliar a los que deseen abastecerse a poca costa.
> Como su objeto no es contravenir estas disposiciones y como creo que puede resultarnos alguna ventaja de una entrevista personal, invito a usted a que venga a bordo de mi buque, donde podré alojarlo todo el tiempo que usted quiera. Suplico a ustedes al mismo tiempo hagan saber esto a los otros súbditos británicos que se hallen en estos parajes. (Canclini, 2000: 81-82)[2]

Como vemos, en esta comunicación en el momento de toma de la posesión formal de las Islas, ya está presente la preocupación por "evitar la abusiva destrucción de los recursos". Finalmente, el 6 de noviembre de 1820, el coronel de marina David Jewett, comandante de la fragata *Heroína*, izó el pabellón azul y blanco en las ruinas de Puerto Soledad. Por primera vez la bandera argentina se agitó con los vientos de la tierra de Malvinas y

> (...) representó un acto de voluntad soberana sobre las islas que fue aceptado en su momento por las naciones del mundo, pues no hubo actos de protestas ni reclamaciones. (Destefani, 1982: 49)

En efecto, la noticia se difundió por el mundo y fue publicada en el Redactor de Cádiz, en agosto de 1821. También la *Gaceta de Salem* informó del hecho en

2. En este libro, el autor explica que la nota se conoce gracias a la transcripción que hizo de ella el marino inglés James Weddell, que fue uno de los que la recibió en su nave.

1821. Se difundió en periódicos de Estados Unidos y España. *The Times*, de Londres, la publicó el 3 de agosto considerándolo un acto de soberanía. De modo que, en todas partes, ya sea por estos medios o por los capitanes y loberos que presenciaron la ceremonia de toma de posesión, los ingleses estaban enterados de este acto. Ni entonces ni durante varios años, el Reino Unido protestó ni observó nada que dejara a salvo sus supuestos derechos. El gobierno de Buenos Aires siguió ejerciendo su soberanía y la legislatura sancionó una ley que reglamentaba los derechos de pesca y la formación de colonias.

En agosto de 1823, de acuerdo con esta nueva legislación le fue otorgada a don Jorge Pacheco una concesión de treinta leguas de tierra en la isla Soledad y un permiso para cazar lobos marinos y ganado. Esto constituye un acto típico de ejercicio de soberanía. Se nombra a Pablo Areguatí *comandante* de las Islas Malvinas en 1823, siendo la primera autoridad nombrada en Malvinas.

Muy importante es señalar que, en 1825, se realiza el reconocimiento británico de la independencia argentina y el consiguiente establecimiento de relaciones fundadas en el derecho internacional. El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda y las Provincias Unidas del Río de la Plata celebraron un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación. Lo anterior implica el respeto de la igualdad soberana y de la integridad territorial. Tal como lo indican Kohen y Rodríguez:

> Si la Argentina hubiera violado la soberanía territorial británica por sus actos anteriores relativos a Malvinas, el gobierno británico tenía aquí la ocasión de hacer valer sus derechos. No hubo ninguna referencia a la cuestión. Es un comportamiento elemental el que exige que, al momento en que dos Estados que tienen una disputa territorial entran en relaciones diplomáticas, uno o ambos formulen una reserva de sus derechos o afirmen que el establecimiento de relaciones diplomáticas en nada afecta sus posiciones respectivas. (Kohen y Rodríguez, 2016: 95)

Entonces, desde el 2 de febrero de 1825, cuando se firma el Acuerdo de amistad, comercio y navegación entre las Provincias del Río de la Plata y su Majestad Británica, el Reino Unido reconoce al mismo tiempo la independencia como la soberanía sobre los territorios del extinto Virreinato del Río de la Plata que incluyen, obviamente, a las Islas Malvinas. Como vemos, el gobierno de Buenos Aires venía realizando actos continuados de ejercicio efectivo de

soberanía sobre aquellos territorios que el gobierno británico no ignoraba, tales como la toma de posesión por Jewett de 1820 o las concesiones y nombramientos posteriores.

Continuando la historia del establecimiento del pueblo argentino en Malvinas, se debe decir que Jorge Pacheco se asoció con Luis Vernet, cediéndole la mitad del terreno que le fue concedido para explotar los productos ganaderos de las Islas. Este último se ocupó personalmente de llevar animales y rehabilitar algunos edificios en ruinas. Viajó a explorar las Islas y trabajó en ellas, tuvo socios, concesiones y finalmente se estableció junto a su familia definitivamente en 1829. Poco tiempo después, Vernet solicita al gobierno un nombramiento que oficialice su situación y le otorgue carácter político. Esto sucede el 10 de junio de 1829, en momentos del gobierno de Martín Rodríguez, cuando se sanciona el histórico decreto que crea una Comandancia Política y Militar con sede en la isla Soledad, pero abarcando todas las islas hasta el cabo de Hornos.

Así es como Luis Vernet se transforma en comandante establecido en Soledad por el gobierno argentino. Este decreto es la razón por la cual se reconoce a la fecha en Argentina como Día de las Malvinas. Como se puede observar, la Argentina no tenía ninguna duda de sus derechos soberanos, por lo que decretaba:

> **Artículo 1:** Las islas Malvinas y las adyacentes al Cabo de Hornos en el Mar Atlántico serán regidas por un Comandante Político y Militar, nombrado inmediatamente por el Gobierno de la República.
>
> **Artículo 2:** La residencia del Comandante Político y Militar será en la isla Soledad, y en ella se establecerá una batería, bajo el pabellón de la República.
>
> **Artículo 3:** El Comandante Político y Militar hará observar por la población de dichas islas las Leyes de la República, y cuidará en sus costas de la ejecución de los reglamentos sobre pesca de anfibios.
>
> **Artículo 4:** Comuníquese y publíquese.
>
> **Firmado:** Martín Rodríguez. Salvador M. del Carril. (Destefani, 1982: 54)

Nuevamente, en este documento histórico, se menciona la cuestión del control de la pesca de anfibios y la aplicación de los reglamentos y leyes de la Nación.

LA VIDA EN MALVINAS

Hacia 1830 la población fija de las Islas alcanzaba entre un centenar y un centenar y medio de personas, entre las cuales se incluían varones, mujeres y niños. Cuando arribaban naves comerciales, exploradoras, científicas o loberas, la población podía llegar a trescientos individuos. Había pescadores, cazadores, científicos o comerciantes que vivían por temporadas o cortos espacios de tiempo.

Habitaban las Islas ciudadanos argentinos, ingleses, franceses, alemanes, norteamericanos y de otros países, incluyendo varios de Sudamérica. Algunos pobladores eran indios o gauchos provenientes del Litoral o de la Patagonia, que generalmente trabajaban como peones. Finalmente, se había autorizado el traslado de negros esclavos, si se les daba la libertad luego de ocho a diez años de trabajo. Se dedicaban, principalmente, a las producciones ganaderas y se aprovechaba el ganado vacuno que vagaba salvaje por la Isla.

> La actividad principal era la "agarrada" del ganado bagual (...). Otros se dedicaban a las construcciones de piedra —pues allí no hay madera—, a los tambos y la producción de queso y manteca, a las huertas y a distintos oficios, como zapateros, herreros y sastres. También había un médico. El salario dependía de cada tarea. (Canclini, 2000: 90)

Los productos se vendían sobre todo a Buenos Aires y consistían en cueros vacunos o de lobos marinos, carne salada y grasa. Una parte de esta producción se exportaba a otros países. De los diarios y documentos que se conservan de la época se puede constatar una vida activa realizando tareas como

> (...) crear y reparar viviendas y barracas de abastecimiento de víveres y de pieles de lobo, elementos de labranza, ganadería y las actividades de pesca, caza de lobos, salazón de pescados, reparación de embarcaciones, etc. También se construían y se reparaban corrales y galpones. (Destefani, 1982: 59)

Sin embargo, otro tipo de comercio se desarrolla en Malvinas. En este caso no hay letras de cambio, ni contratos, ni metales preciosos o papeles que indiquen la posibilidad de adquirir cualquier cosa. La colonia también tiene su intercambio con los habitantes al otro lado del mar, en la Patagonia argentina. Se trata de distintos grupos de pueblos aborígenes:

> Vernet comercia con onas y yaganes. De un lado se ofrece mucha cosa buena, desde vacas y aguardiente hasta capas coloradas y abalorios; se pide que la otra parte entregue cueros de guanacos, de toro, de lobo. Todo en medio de muestras de cortesía y tiempo para sentarse junto al fuego a hablar como hermanos. (Vernet, 2020, II: 130)

Estos pueblos están gobernados por una india anciana a quienes respetan y que ejerce su influencia en lo que hoy conocemos como Santa Cruz y Río Negro. Esa india, conocida como María Grande, es muy sana, ágil y tiene un vasto conocimiento sobre todo el territorio (Vernet, 2020, II).

Como vemos, el poblado se desarrollaba normalmente, los habitantes se habían acostumbrado al clima frío y hostil, y a la vida ruda y tranquila. Una de las mujeres habitante de las Islas, memorable, llegó hacia 1829 y nos dejó su diario. Se llama María Sáez y es la esposa del primer comandante político y militar de las Islas Malvinas.

EL DIARIO DE MARÍA SÁEZ DE VERNET

Luis Vernet fue nombrado el 10 de junio de 1829 para conducir los destinos de aquellas islas. Es la culminación de una serie de acciones que comienzan en 1823 y van consolidando gradualmente el involucramiento de la familia Vernet con Malvinas. En el invierno de 1829, María Sáez llegó a la isla Soledad a bordo del bergantín *Betsy.* Tiene 29 años, está casada con el comandante político y militar de las Islas Malvinas, y tiene tres hijos. La cuarta nacerá en las islas y le pondrán el nombre de Matilde, aunque todos la llamarán Malvina. Su diario abarca el período que va desde el 15 de julio de 1829, fecha de su arribo, hasta el martes 22 de diciembre del mismo año.

En ese lapso vamos a encontrar, junto a María, un pequeño manantial ("probé de esta agua y me ha parecido la mejor que he tomado en mi vida"), el pastoreo de las ovejas, el trabajo de los peones que traen el ganado en pie y el pescadero, donde se realiza la salazón de pescado ("este establecimiento dista media legua de casa"). El lunes 26 de octubre, luego de almorzar, María sale a caminar con Vernet y encuentra "las primeras flores de la primavera", las cuales son "blancas y muy fragantes". Luego consigue dar con "el sitio donde

los españoles sacaban turba para quemar". Además, podemos conocer acerca de sus actividades económicas:

> Vernet ha fletado la goleta recién llegada, la que piensa mandar al Brasil cargada de cuero, carne salada y pescado del que va de sobrecargo Emilio. (Vernet, 2020, II: 46)

CAPTURA DE LAS GOLETAS NORTEAMERICANAS Y ATAQUE DE LA *USS LEXINGTON*

En 1831 el grupo fijo de habitantes era de ciento cincuenta personas: estaba compuesto por alemanes, franceses, norteamericanos, ingleses y sudamericanos. Pero, con el agregado de la gente de los barcos que recalaban en la Isla, ese número podía superar los trescientos.

> Entre la gente de mar había un sector que constituía una suerte de corporación humana que no conocía otra ley que la del más fuerte: era la que agrupaba a los loberos. Calaña de individuos carentes totalmente de principios, corrompidos hasta la médula, que para el desarrollo de sus duras faenas se constituían en un lobo más, viviendo durante meses en las cuevas de los roqueríos pelados mar adentro (...). (Almeida, 1972: 42)

La actividad y proceder de los loberos fue lo que derivó en la destrucción de la colonia que bajo la administración de Vernet había prosperado. La zona estaba en gran parte ocupada por ellos y no solo violaban las disposiciones legales sobre pesca; sino que, además, realizaban desembarcos y cazaban el ganado que no les correspondía. Recordemos que el negocio de caza de focas y lobos marinos era en la época muy lucrativo y se le sumará el de la captura de ballenas. Se utilizaba su piel, pero también su grasa para la producción de aceites, los cuales se consumían en candiles y faroles para iluminación en las grandes ciudades de la época.

> Cientos de lobos marinos arden todas las noches. En Londres, en Filadelfia, en París. La creciente demanda de combustible para la industria y para la iluminación de las ciudades provoca una hecatombe en el lejano sur del mundo. Las pieles también son codiciadas. Como los mares del norte ya

> han sido diezmados, las proas de los loberos enfilan para el sur. (Vernet, 2020, II: 125-126)

Se calcula que, a lo largo de la década de 1820, un promedio de sesenta navíos ingleses y norteamericanos cursaba anualmente por las rutas del Atlántico Sur dedicado a la pesca de anfibios y la caza de lobos. Vernet estaba dispuesto a imponer la autoridad que legalmente investía y había enviado un texto a los comandantes de barcos extranjeros donde explicaba que, como lo expresaba el decreto del 10 de junio de 1829, estaba encargado de ejecutar la ley sobre pesca. Allí les informa que la trasgresión a dichas leyes no quedará, como hasta el momento, sin consecuencias.

Vernet envía escritos diciendo que hará cumplir las leyes de pesca y de caza de ganado. Continúa diciendo que se espera que esta noticia los haga desistir de su práctica dado que

> (...) su repetición los expondría a convertirse en una presa legal de cualquier barco de guerra perteneciente a la República (...). El abajo firmado previene a las personas contra la práctica de cazar ganado (...), siendo el mismo propiedad privada y por inocente que sea el acto en aquellos que no conozcan esta circunstancia, es altamente criminal en aquellos que persisten ilegalmente en ello y se hacen pasibles del rigor de la ley en casos semejantes. (Almeida, 1972: 44)

Los buques extranjeros no quieren cumplir ningún reglamento ni pagar ningún derecho. Luis Vernet pide desesperadamente a Buenos Aires un buque de guerra, un grupo de cazadores, hombres de caballería. Solicita, durante esos años, al gobierno central, auxilios que nunca llegaron. En este momento entran en escena goletas loberas que se movían por la zona. Se trata de embarcaciones con la bandera de los Estados Unidos.

Por otro lado, desde enero de 1831 se encontraba en Puerto Soledad la embarcación *Superior,* que tenía conocimiento sobre la legislación de pesca que el comandante político y militar le había comunicado. Hizo caso omiso hasta agosto y se dedicó a la matanza indiscriminada de anfibios en el archipiélago. Con total descaro, su capitán Congar decidió arribar a Puerto Soledad. Allí fue detenida su embarcación por orden de Vernet. Completa el cuadro la goleta Harriet y su capitán Davison, quien fue el promotor de la secuencia de hechos que terminan en la tragedia de Malvinas.

Vernet, con sus capacidades de fuerza tan limitadas, con una gran dificultad para comunicarse con el gobierno de la república, dispuso que la decisión última sobre las goletas apresadas quedara en manos del dictamen de Buenos Aires. Entonces Vernet, Congar y Davison llegaron a un acuerdo, que consistía en trasladarse a Buenos Aires y aceptar el fallo del Tribunal de Presas: si el resultado era favorable a la República, el botín de las embarcaciones sería de propiedad fiscal, de lo contrario, restituido a los buques norteamericanos. Por estos motivos Luis Vernet y toda su familia embarcaron rumbo al continente en la Harriet para recalar en Buenos Aires el 21 de noviembre de 1831, en la goleta al mando del capitán Davison.

Ya en Buenos Aires, Vernet fue a informar lo acontecido a las autoridades del gobierno y Davison se dirigió a la sede diplomática de su país, que en ese momento estaba vacante, pues el cónsul John Forbes había muerto y, sin haber sido reconocido, Joshua Slacum oficiaba como tal. Este reclamó a las autoridades argentinas por las medidas tomadas contra sus compatriotas y negó a la Argentina el derecho de actuar en Malvinas.

Desde Montevideo llegó la corbeta de guerra *Lexington*, llamada por Slacum, con la presencia del capitán Silas Duncan, a Buenos Aires. En una nota dirigida a las autoridades acusaba a Luis Vernet de pirata y ladrón, por lo que pedía que fuera entregado a Estados Unidos o que fuera juzgado según leyes de la República. Como era de esperar, nadie le contestó. Entonces el día 9 de diciembre la nave de guerra tomó rumbo hacia el sur. El día 28 llegó frente a Puerto Luis, pero una tormenta impidió contacto hasta el 31, cuando a bordo de la corbeta fue Matthew Brisbane, que era la persona de más autoridad en el lugar. Es necesario marcar que la embarcación había enarbolado el pabellón francés y señalado pedido de práctico. Desde tierra, el pabellón argentino respondió al saludo. Por esto, nadie imaginaba lo que iba a suceder.

Habían sido invitados por un teniente a bordo, pero fueron detenidos por la fuerza y así descubrieron que la embarcación era una nave de guerra norteamericana llamada *Lexington.* Hablamos de Matthew Brisbane y Henry Metcalf, los dos capataces que fueron observadores de lo que luego sucedió.

> Un destacamento de hombres armados desembarcó en tres botes y con toda saña se dedicó a destruir cuanto hubiera a su paso. Comenzaron por la pólvora y las armas, pero siguieron con las casas y lo que había en ellas, incluyendo las vajillas y las ropas personales. (Canclini, 2000: 111)

Destrozaron las huertas y saquearon las propiedades particulares. Requisaron casa por casa, apresaron pobladores que fueron sometidos por Duncan a un interrogatorio para identificar a los culpables de la detención de las goletas loberas. Por su parte, el lobero Davison, quien venía también en la *Lexington,* se dedicó al saqueo del único almacén de Malvinas, propiedad del despensero Dickson.

Silas Duncan se abocó a la destrucción total de la colonia. Terminado el destrozo, la *Lexington* levó anclas, dejando la desolación detrás. Vernet no pudo regresar a las Islas, donde fue nombrado en su lugar Francisco Mestivier y luego de la muerte de este, tomó el mando José María Pinedo.

LA USURPACIÓN

El 2 de enero de 1833, apareció en Puerto Luis un buque de guerra denominado *Clío* que ostentaba el pabellón británico. El capitán John James Onslow, sin perder el tiempo, informó a Pinedo que llegaba con órdenes de tomar posesión de las Islas en nombre de su rey y que exigía que la bandera argentina fuera arriada al día siguiente.

El 3 de enero el capitán Onslow baja a tierra con un contingente de la Marina de Guerra. Plantó un mástil en una de las casas de Puerto Soledad y, entre redobles de tambores, enarboló el pabellón británico. A unos cuatrocientos metros, en el edificio de la comandancia, flameaba el pabellón argentino. Un oficial y un soldado inglés lo arriaron y llevaron la bandera argentina al buque *Sarandí,* donde se encontraba Pinedo. Dicen las crónicas que esta absurda ceremonia demoró unos quince minutos.

En octubre llegan a puerto el teniente inglés Henry Rea, en la goleta Hopeful, y más tarde, las embarcaciones *Rose* y *Susannah Anne.* En enero de 1834, llega a *Soledad* el capitán Seymour al mando de la embarcación *Challenger.* A bordo de la nave, el teniente Henry Smith, quien fue designado oficialmente como comandante de las Islas, es decir, el primer funcionario británico luego de la usurpación.

La primera autoridad ilegítima británica en las Islas fue el teniente de la Real Armada Henry Smith. Los colonos fijos eran unos cuarenta, contándose

los pocos gauchos y tres mujeres que habían quedado desde los días previos al ataque norteamericano que dejó la Isla en ruinas. Smith estuvo en las Islas hasta 1838 y no fue mucho lo que pudo hacer, las casas y corrales estaban destruidos y el ganado disperso. Lo más importante de su administración fue la decisión de traer ovejas, cambiando a partir de ello la historia económica de las Islas. Fue reemplazado por el teniente Robert Lowcay, también de la Real Armada, quien realiza un pequeño "censo" que arroja el resultado de veintiún hombres, seis mujeres casadas y una soltera, ocho niños varones y cinco niñas y uno más que consta como sobrino de alguien. Lowcay fue el primero que se encargó de llevar cabezas de ganado a la isla occidental. Había un ambiente de mucha pobreza y desolación. El próximo que ocupó el lugar de mayor autoridad fue el teniente, también naval, John Tyssen, quien comenzó la plantación de huertas y la regulación de la caza de lobos marinos. Gobernó de 1839 a 1841.

En 1841, el Reino Unido pensó en regularizar la situación ilegal de su dominio colonial, por lo que emite un oficio donde se nombra formalmente primer "teniente gobernador" de las Malvinas a Richard Moody. El acontecimiento más importante de su gobierno será el traslado de la capital desde Puerto Soledad, luego Puerto Luis, hasta un puerto que reunía mejores condiciones naturales más al sur. Lo llamaron Puerto Stanley en honor al lord inglés Edward Smith Stanley, ministro de Colonias.

Moody organizó el primer Consejo Legislativo. Tenía cuatro miembros y todos eran funcionarios menos uno, el capellán. Por otro lado, se lanzó en la planificación del pueblo, trazando las primeras calles, una de ellas lleva su nombre en la actualidad. En 1848, George Rennie reemplazó a Moody y estuvo en el puesto hasta 1855. A su vez, fue reemplazado por Thomas Edward Moore.

El cuarto gobernador fue James Mackenzie, que logró la radicación de colonos escoceses. Durante su gobierno, se inició el servicio postal, que ya se había hecho necesario debido al creciente movimiento naval y la radicación de habitantes. El siguiente gobernador fue W. F. Robinson, quien ejerció desde 1866 hasta 1870 y, en su gestión, se empezó a ocupar la isla occidental y los islotes del norte. Desde 1870, G. A. D'Arcy estuvo en ese lugar y ese cargo fue ocupado a veces interinamente, a veces por quienes ya lo habían tenido. Así pasaron las primeras décadas luego de la usurpación.

LA ECONOMÍA DE LAS ISLAS Y EL MONOPOLIO DE LA FALKLAND ISLANDS COMPANY

Resulta fundamental explicar la economía de las Islas y la conformación de una empresa cuyo protagonismo no se ha relatado con el detalle y la profundidad que se merece, dado que su accionar ha sido determinante en el proceso histórico del archipiélago. La Falkland Islands Company Ltd fue fundada en 1851 y la reina Victoria le otorgó una carta real para comerciar en 1852. Es conocida localmente como FIC y se trata en la actualidad de una empresa de bienes y servicios diversificados propiedad del Grupo FIH.

La FIC es una poderosa empresa que manejó tanto la economía como la vida política de las Islas, concentrando el comercio, el transporte y la explotación ovina, entre otras actividades. En los hechos funciona como un poder paralelo al de la autoridad colonial británica, llegando a condicionar las relaciones entre la Argentina y el Reino Unido hasta el punto de llegar a frustrar intentos de acercamientos diplomáticos para negociar la disputa de la soberanía, como en 1968. También tuvo su protagonismo como grupo de presión durante el conflicto de 1982.

Durante los primeros tiempos de su historia económica, la principal riqueza de las Islas era el ganado vacuno y la caza de lobos marinos, perseguidos por loberos de diferentes países, pero sobre todo ingleses y norteamericanos. En 1838, existían unos 30.000 vacunos; en 1847, unos 80.000, de los cuales solo 400 estaban amansados y el resto era salvaje. Por otra parte, se empezó a introducir ganado lanar, que fue desplazando al vacuno. En 1865, había 26.600 lanares. En el siglo XX las Malvinas no podrán ser pensadas sin las ovejas.

A su vez, desde 1834 se había formado una empresa para colonizar la zona. Trabajó en ese objetivo George. T. Whittington a partir de haber obtenido la concesión de 6400 acres de las tierras de Vernet. Por sus gestiones, en 1840, llegaron 18 colonos que significaron un refuerzo a la población. También se cree que fue él quien llevó las primeras ovejas al norte de la isla Soledad, entre 1835 y 1840. En 1845, Samuel Lafone solicitó tierras en la isla Soledad y se le concedieron 200 leguas al sur del istmo Choisel Sound. En 1851, prefirió vender sus derechos a una Compañía de Londres por una cantidad de acciones. Desde entonces, la Falkland Islands Company (FIC) comenzó a dominar económicamente las Islas.

El veterinario argentino Ronald Crosby comenta en su libro que, a principios del siglo xx, había más de 800.000 cabezas de ganado ovino y que ese número se fue reduciendo hacia 1930 hasta llegar a 607.000. Luego se mantuvo con poca oscilación durante varios años. En 1965, eran 627.000 cabezas. El promedio de cantidad exportada era de 2000 toneladas anuales. Sin embargo, el aumento de productividad compensaba la disminución en la cantidad: en 1940, el rendimiento era de 3 kg por animal, mientras que, a fines de la década de 1960, era de 4 kg.

Además, la calidad de esta lana era muy buena

> (...) por su hermoso color, limpieza (debido a la falta de impurezas vegetales) y el rizo tiene una característica especial posiblemente a un afinamiento que sufre la fibra por deficiencia de nutrición a fines del invierno. (Crosby, 1968: 28-29)

La totalidad se llevaba a Londres, donde se subastaba en la Compañía Jacombe-Hoare Co. Los fardos eran embarcados en el barco *Darwin*, perteneciente a la FIC, que recorría todos los años los establecimientos. Con paso del tiempo, las Islas se consolidaron como una colonia pastoril del Reino Unido dedicada a la cría de ovejas, instalando más familias de colonos, oriundos principalmente de Escocia, o de distintas colonias británicas, quienes fueron reemplazando a los gauchos rioplatenses.

Entre fines del siglo XIX y principios del XX, la FIC se consolidó como un verdadero monopolio controlando la importación y exportación desde y hacia las Islas. La empresa se transformó en el poder real de la colonia británica. Sus gerentes y encargados fueron figuras importantes en la política de la colonia.

Esta economía monoproductiva y colonial empieza a debilitarse luego de la Segunda Guerra Mundial, a partir de la declinación del precio internacional de la lana, producto del impacto de las fibras sintéticas. La situación fue empeorando hasta convertirse en verdadera crisis hacia mediados de la década de 1970. Una profunda retracción económica llevó a la Corona a buscar alternativas: turismo, pesca, hidrocarburos.

Volviendo al relato, escribía Crosby en 1968:

> Un papel muy importante en el comercio de la lana es desempeñado por la Falkland Islands Company constituida en 1851. Tiene el control del 46% de la tierra pero por encima de esto tiene un verdadero monopolio en el comercio

> de las islas. De las 29 estancias solo 4 no venden su producción por medio de esta compañía. Ella vende a las estancias la mayor parte de las provisiones que llegan a las islas. La mercadería es transportada mensualmente de Montevideo a Puerto Stanley, por un barco de su propiedad llamado *Darwin*. El mismo durante la estadía en las Malvinas recorre los distintos establecimientos ganaderos y carga la lana acumulándola en Puerto Stanley para luego ser llevada a Inglaterra por embarcaciones contratadas. (Crosby, 1968: 42)

Entonces, la FIC controlaba

> [c]erca de la mitad del terreno apto para ganado y tenía la mayor parte de los lanares. Por otra parte, comercializaba toda la lana de los pequeños productores particulares y la transportaba. Era un verdadero y completo monopolio. (Destefani, 1982: 74-75)

Cuando en Malvinas del pasado y del presente se menciona a La Compañía, todos saben de qué se está hablando:

> (...) el papel de la FIC en la historia de las islas es algo indiscutible (...). Materia para un análisis aún pendiente es su peso en el campo político. (Canclini, 2000: 200)

Muy importante es remarcar que la FIC fue uno de los obstáculos principales frente a cualquier negociación entre la Argentina y el Reino Unido por la disputa de soberanía de las Islas. En 1968, durante las negociaciones del Memorandum de entendimiento para la transferencia de soberanía de Malvinas, el Foreign Office le mostró al Consejo Ejecutivo de las Islas un borrador del acuerdo que especificaba la apertura de comunicaciones con el continente, de manera progresiva, y la eventual transferencia de soberanía. La respuesta de los miembros de la FIC fue lanzar una campaña en la prensa y en el Parlamento Británico, para protestar por la inminente "entrega" de las Islas a la Argentina. La campaña cumplió sus objetivos y se creó el Falkland Islands Emergency Committee, cuyo director era, a su vez, director de la FIC.

En diciembre de 1970, previo al acuerdo de comunicaciones entre el Reino Unido y la Argentina de 1971, la FIC anunció que suspendería, en forma de protesta, el servicio de transporte marítimo que una vez al mes conectaba las Islas con Montevideo. En 1974, el gobierno británico consideró la posibili-

dad de establecer un condominio anglo-argentino. El director de la FIC en las Islas, filtró las conversaciones de consultas, que eran confidenciales, al *lobby* en el Reino Unido. Este grupo de presión, el Falkland Islands Committee, actuaba en defensa de los intereses comerciales de la FIC. De inmediato, la oposición conservadora protestó en el parlamento y la prensa otra vez publicó acerca de la "entrega" de las Islas a la Argentina. Ese mismo año, el comité también se opuso a que el gobierno británico firmara el acuerdo para abastecimiento de combustible por la empresa estatal argentina YPF. Tanto el comité como la compañía justificaban su postura diciendo que temían que los vínculos más cercanos con la Argentina pusieran en peligro los negocios de la FIC.

*A*lejandro Betts Goss nació y fue criado en la zona rural de Malvinas. Luego educado en las escuelas públicas de Puerto Argentino, hasta obtener la formación suficiente para el sistema de administración colonial británico de las Islas. Fue un ferviente defensor de los derechos argentinos sobre el archipiélago, lo que le hizo propinarse el título de "traidor" por parte de algunos sectores de la isla. Su testimonio es muy interesante para comprender la sociedad isleña. Betts se trasladó al territorio continental luego de la guerra de 1982 y en varias ocasiones participó como peticionario independiente ante el Comité de Descolonización y la Cuarta Comisión de la Asamblea General de las Naciones Unidas, apoyando la posición argentina. Vivió muchos años en la provincia de Córdoba, donde escribió en el libro titulado *Malvinas, identidad nacional:*

> (...) la sociedad malvinense está constituida por las tres clases tradicionales. En la alta sociedad figuran los funcionarios británicos, el personal de los cuerpos profesionales, los nuevos empresarios malvinenses y el personal jerarquizado de la administración pública o privada.
>
> La nueva clase media (1985 en adelante) consiste en los terratenientes de las estancias y el malvinense de remuneración media. La clase trabajadora agrupa la mano de obra contratada de otros territorios dependientes de la Corona Británica, el ciudadano sudamericano o asiático y el parroquiano menor compensado por su jornal. (Betts, 2012: 157)

Se trata de una comunidad cosmopolita, donde se cruzan y conviven más de 60 nacionalidades entre las cuales se encuentran británicos, chilenos, santahelenos (provenientes de otra colonia británica del Atlántico Sur), argentinos, alemanes,

australianos y neozelandeses. El flujo inmigratorio tiene que ver con profesionales como médicos, docentes o personal de la administración pública. Hay también un ingreso de personal civil que presta servicios terciarios en la base militar de Monte Agradable. Persiste la política de reclutamiento de personal británico para cumplir con estos cargos profesionales o de técnicos con conocimientos especiales como mecánicos, plomeros, electricistas o carpinteros. Por esta situación, en muchos casos el isleño con ganas de mejorar opta por emigrar.

Por otra parte, existe un problema cultural y social que tiene que ver con el aislamiento y que por momentos ha sido un flagelo:

> No hay teatros, cafés ni muchos lugares de esparcimiento para la familia. Las emisoras de radio transmiten una programación limitada y pro británica. El isleño jamás se privó de ejercer la tradición inglesa en aquellos aspectos de la vida que le han parecido dignos de imitar. Es por ello que las islas tienen uno de los índices de alcoholismo más altos del mundo. Las cinco rústicas tabernas que sustituyen los lugares esenciales para que aflore una vida social sana entre los jóvenes —y no tan jóvenes—, están dedicadas exclusivamente a saciar las fuertes demandas de las gargantas sedientas de la clientela. (Betts, 2012: 159)

Se suma a esta descripción una reflexión tomada del mismo autor cuando declara que las limitaciones en materia social son resultado directo de aplicar durante generaciones:

> (...) un estilo de vida netamente colonial, donde la libertad de pensamiento y expresión —pilares de una democracia constituida y consolidada— no tienen cabida en los ceñidos valores de la sociedad insular de las Malvinas. Brilla por su ausencia una información relevante, exhaustiva y veraz, esencial para dar sentido democrático a la organización socioeconómica de las islas. (Betts, 2012: 156)

Resulta interesante comparar estas apreciaciones con un relato del capitán de fragata Adolfo Aurelio Gaffoglio, un oficial argentino que gestionó el cumplimiento del Acuerdo de Comunicaciones de 1971 durante dos años consecutivos en las Islas, hasta la acción de 1982:

> La estructura social de Malvinas está netamente dividida en fracciones resentidas entre ellas, plena, pese a su reducido número, de intrigas, secretos donde es muy intenso el espíritu partidista. Se evidencian claramente tres capas: la primera, constituida por los funcionarios del gobierno y de la Compañía, alcanza

> un número cercano a las cien personas, casi todas de nacionalidad británica que son rotados cada dos o tres años hacia otras colonias. Solo 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 en el archipiélago; enriquecidos últimamente con el turismo argentino, son los únicos con 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 microambiente que los rodea. Subvencionados en sus necesidades mínimas por el gobierno colonial, su vida social se reduce a reunirse algunas horas diarias en algún pub, si es que esos galpones donde se expende cerveza pueden llamarse así, y luego después de las 22 horas recluirse en sus casas hasta el otro día. Esa numéricamente importante parte de la población no tiene información real ni 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[3].

Más arriba fue aclarado que, cuando alguien se refiere a la Compañía en Malvinas, hace referencia a la FIC, que tuvo un papel fundamental en toda esta historia operando en contra de cualquier interacción entre la Argentina y las Islas que pudiera hacerles perder su posición monopólica. Más bien, lo que siempre buscaron fue algún hecho que cortara definitivamente las negociaciones.

Este aspecto es muy importante, ya que se va generando una especie de alianza entre los intereses de la Armada Real británica con un grupo pequeño y poderoso de empresarios que trataba de exacerbar cualquier situación para evitar quedarse sin su fuente de negocios. Este grupo de presión isleño también tenía sus aliados en Londres y a todos les convenía que el gobierno del Reino Unido tomara una posición definitiva en contra de negociar con Argentina:

3. Relato del capitán de fragata Adolfo Aurelio Gaffoglio. Citado por Gamba (1984: 88-89).

> La verdad es que la democracia bajo la ley colonial británica en las Malvinas (Falklands) nunca fue una realidad como ha sido jactanciosamente pregonado tantas veces. Los isleños nunca tuvieron la oportunidad de considerar las propuestas argentinas de manera de poder equilibradamente juzgarlas.
> Lo anterior, juntamente con el accionar sobre los miembros del Parlamento por parte del Falkland Islands Comitte en Londres, que siempre estuvo fuertemente influenciada por la Falkland Islands Company, han sido causas del fracaso y frustración para llegar a una solución sobre la disputa de soberanía. No puedo olvidar que este Comité fue fundado por tres personas: un abogado londinense; la otra, el entonces presidente de la Falkland Islands Company en Londres, y por el dueño de una de las más grandes estancias de la Malvina (Falklands) Oriental[4].

Este discurso da una pista más sobre los elementos y las causas en este esquema de intereses que se "cruzan" a la hora de explicar, ya sea el conflicto armado de 1982, como la situación actual del problema. Describir el funcionamiento de esta empresa es tan importante para entender los intereses que se mueven alrededor de las Malvinas que debemos volver sobre ella:

> (...) dije que la Falkland Islands Company es un monopolio absorbente, y ahora añado que es la entidad que más duramente se opone al reconocimiento de nuestros justos reclamos (...).Me he declarado a favor del respeto de los intereses, de las costumbres de los malvinenses y del disfrute, por ellos, de todas las oportunidades de que gozan los argentinos en el ámbito nacional.
> Pero respecto de la Falkland Islands Company, sociedad anónima con accionistas en el exterior, opino que cuando el archipiélago nos sea restituido, corresponde la expropiación de sus tierras y almacenes, de acuerdo con nuestras leyes, y si hubiese indemnización, la valuación deberá ser fijada por autoridades argentinas y no británicas (...).
> El entusiasmo demostrado para que las Malvinas permanezcan siendo británicas procede principalmente de los administradores de las grandes compañías ovejeras, que perderán mucho dinero si las islas tienen un cambio de status —escribió el corresponsal de *The Guardian*, que acompañaba a lord Chalfont en 1968—.
> Esa es la verdad, y no otra. (Moreno, 1973: 211-212)

4. Declaración del señor Alejandro Betts. Comité Especial de Descolonización "Cuestión de las Islas Malvinas" (Falklands). Nueva York, 31 de agosto de 1983. Citado por Gamba (1984: 189).

La extensa cita pertenece al autor Juan Carlos Moreno, publicada en uno de sus libros en 1973, unos 10 años antes de la guerra y cuando aún no se tenía toda la información que hoy se posee, muestra con total claridad de qué se trata el problema. Existen otros elementos relacionados con el tema que es bueno tener en cuenta. François Lepot fue el seudónimo utilizado forzosamente por el periodista mendocino Enrique Oliva. Las fuerzas golpistas que tomaron el gobierno en 1976 amenazaron su vida y le impidieron trabajar en la Argentina. Escribió diversas notas desde Londres durante el conflicto por Malvinas para medios en nuestro país y algunas fueron difundidas también por agencias internacionales.

Pocos años después de la guerra, escribió un libro que ayuda a entender mejor la historia reciente sobre Malvinas. Estudiando el colonialismo y el imperialismo, el autor nos propone la idea de que, en la etapa vigente del sistema capitalista, los enemigos de los pueblos son simplemente empresas transnacionales sin escrúpulos. El caso de las Islas Malvinas es paradigmático en este sentido:

> El enemigo en Malvinas no es el pueblo inglés ni aun los kelpers. Estos son explotados, manipulados y disminuidos por el feudalismo terrateniente de la insaciable Falkland Islands Company, vinculada por múltiples intereses a la City. Allí están los verdaderos enemigos, sin serlo todos los integrantes de ese centro financiero. El colonialismo político económico es ahora el gran negocio de las multinacionales apátridas. (Lepot, 1986: 9)

La Falkland Islands Company (FIC) fue creada por Carta Real de la reina Victoria en 1852 y ha jugado un papel fundamental en la historia de las Islas, ejerciendo una influencia dominante. Como se dijo antes, durante el siglo xix, la economía de las Islas estuvo sostenida por la explotación de la lana ovina, que era materia prima necesaria para la industria textil inglesa en expansión. Desde su creación, la FIC monopoliza esta actividad comercial que sigue vigente.

> Sin embargo, con la caída de los precios internacionales de la lana entre 1974 y 1980, el PBI de las islas cayó un 25 por ciento (...). Su economía padeció entonces una profunda recesión (...). (Bernal, 2011: 53)

A la crisis económica se sumó una de tipo social marcada por el aislamiento y la pobreza que se hacía cada vez más evidente. Como consecuencia, des-

puntaron vicios como el alcoholismo, se profundizaron problemas familiares y aumentaron los divorcios. La metrópoli entendió que algo debía hacerse para revertir la situación o las Islas caerían inevitablemente en manos de Argentina. Así es como entran en acción investigadores y estudios científicos, a partir de 1975 y durante varios años, enviados desde las universidades más importantes del Reino Unido. A partir de estas gestiones, se llega a la conclusión de que es urgente la diversificación y modernización de la actividad económica de las Islas. Así fue como de la lana se pasó a la pesca y, una vez asegurada esta actividad, se pasaría entonces al petróleo, como veremos.

El problema de los intereses de Londres y la FIC era de qué manera explotar esa riqueza sin la solución de la disputa de soberanía con Argentina. El bioquímico argentino Federico Bernal, en su libro *Malvinas y petróleo*, da una hipótesis por demás interesante: los enormes intereses en juego llevaron a la FIC a boicotear cualquier salida pacífica al conflicto antes, pero sobre todo después del 2 de abril de 1982. El parlamento, vigilando los intereses políticos, por un lado, y la compañía comercial monopólica, por otro, actuaban en realidad conjuntamente en un lobby que presiona sobre las decisiones de Londres y que manipula las disposiciones de las Islas.

> En conclusión, la resolución del conflicto por medio de la guerra era indispensable. Haciendo uso de los primigenios fines por los cuales había sido creada, la FIC indujo al parlamento y a la Dama de Hierro a no ceder ante el agravio y el bochorno del país sudamericano. (Bernal, 2011: 54)

Para aquel año de 1982, la FIC dominaba el 43 por ciento de las tierras del archipiélago, iguales porcentajes en cabezas de ganado ovino, depósitos de lana y barcos de pesca. Un solo dato revela el poder del monopolio de las Islas Malvinas, ya que "un 80 por ciento del empleo no gubernamental era captado por la FIC" (Bernal, 2011: 54). Todo esto concentraba la empresa en los años 80, pero siguió creciendo prósperamente sobre territorio austral y a miles de kilómetros de Londres. En 2011, la FIC

> (...) detenta un 14 por ciento del paquete accionario de la Falkland Gold and Minerals Ltd. y un 18,3 por ciento de la subsidiaria Falkland Oil and Gas Ltd. A través de la primera controla la explotación minera para la totalidad del archipiélago; con la segunda participa (junto a la australiana BHP Billiton) en 13 licencias exploratorias *off-shore* sobre las cuales calcula recuperar no menos

> de 1.750 millones de barriles (...). Pero el emporio no termina allí. Controla el principal hotel de las islas, sendos restaurantes, bares, centros comerciales, concesionarias de automóviles, servicios portuarios de carga y mantenimiento, unas 150 hectáreas y 20 pequeñas islas del archipiélago, entre otras propiedades. (Bernal, 2011: 54-55)

Vale la pena recordar que estas acciones no solo violan la soberanía argentina, sino el mandato de la comunidad internacional en su conjunto. La resolución 31/49 de la Asamblea General de Naciones Unidas obliga a las partes a no innovar, es decir, insta a las dos partes a que se abstengan de adoptar decisiones que entrañen la introducción de modificaciones unilaterales mientras las Islas se encuentren el proceso de negociaciones relativas a la disputa de soberanía, que se expresa en las resoluciones 2065 (XX) y 3160 (XXVIII) de la Asamblea General. Por lo tanto, la presencia y la escalada militar en el Atlántico Sur, la explotación pesquera y la exploración petrolera son acciones unilaterales ilegítimas e ilegales.

Entre los primeros informes sobre la posibilidad de existencia de riquezas naturales en el área de las Malvinas, se encuentra uno realizado por la Universidad de Birmingham en 1975, que se limitó a recopilar datos y ordenar informes anteriores. Estos estudios otorgaron resultados esperanzadores que dieron lugar a las primeras misiones enviadas por la corona a Malvinas, integradas por parlamentarios, geólogos e ingenieros. Sus objetivos eran la búsqueda de riquezas petrolíferas.

Uno de esos viajes, cuyos integrantes destacados eran los diputados laboristas Phipps y Gilmour, se realizó en noviembre de 1975. Colin Phipps nació en 1936 y murió en 2009. Se recibió de geólogo en la University College of London en 1955 y, gracias a una beca otorgada por la Shell, se doctoró en la Universidad de Birmingham y se especializó en hidrocarburos. En 1996 fue fundador de Desire Petroleum, operadora que, un año después, se hizo de las primeras licencias otorgadas unilateralmente por los isleños gracias a las cuales perfora un área de la Cuenca Norte.

Algunos meses más tarde del viaje de Phipps, el Reino Unido informó que enviaría una nueva misión encabezada por el exministro de Trabajo lord Shackleton. La investigación se proponía un análisis profundo de la economía y de las posibilidades a largo plazo de desarrollo de las Islas. El Informe Shackleton, de más de 400 páginas, decía en 1976:

> Un tesoro inmenso, compuesto de proteínas, gas natural y petróleo podría ocultarse en la zona que rodea a las Islas Malvinas ocupadas por Gran Bretaña y reclamadas por la Argentina, en el Atlántico Austral. (Bernal, 2011: 32)

A partir de este momento, el Reino Unido solo aceptó discutir sobre aspectos de cooperación económica (como aconsejaban los informes), dejando de lado por completo la cuestión de la disputa de soberanía. El petróleo es el "nuevo factor", según algunos autores, que hace tomar distancia de las negociaciones a los británicos.

En esos años surgen distintas investigaciones de revistas especializadas o de organismos oficiales que ponen en valor y evidencian el potencial de las riquezas que existen en el Atlántico Sur. En septiembre de 1977, la revista *Offshore,* editada en los Estados Unidos, publica un artículo sobre las perspectivas de producción en América del Sur y el interés de la industria petrolera por trabajar allí. En cuanto a la Argentina, señala que su plataforma continental, desde Bahía Blanca hasta las Malvinas y Tierra del Fuego, tiene un gran potencial destacado por diversos estudios de varios países:

> (...) el conocimiento geológico de la región y la información por satélite permiten estimar que existe un enorme potencial de hidrocarburos en esa área. Algunas estimaciones revelan que podrían existir reservas de varios miles de millones de barriles. Otras fuentes señalan que esta cifra podría ser aún mayor. (Silenzi De Stagni, 1982: 128)

El recorrido por estas citas sirve para demostrar cómo, bastante antes de la guerra, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, estaba interesado, realizaba investigaciones científicas y tenía información sobre los recursos hidrocarburíferos del Atlántico Sur. A los que deben sumarse los alimenticios y los minerales.

Las Islas Malvinas están rodeadas por cuatro cuencas sedimentarias. La denominada Plateau Malvinas, que se localiza al este; al oeste, la Cuenca Malvinas, y las llamadas Cuenca Norte y Cuenca Sur por la posición en la que se encuentran. El total de las cuatro cuencas comprende unos 400.000 kilómetros cuadrados, lo que es más de 30 veces el tamaño de las islas Gran Malvina y Soledad juntas, y 50 por ciento más que los campos petroleros del mar del Norte. Actualmente hay varias áreas licitadas para la exploración y eventual explotación de petróleo y gas natural.

Finalmente, otro gran beneficiario en esta trama de negocios ilegales, sin dudas, será el ilegítimo gobierno de las Islas, que obtendría millones de dólares por las regalías y los impuestos cobrados a las empresas petroleras.

> La magnitud del hallazgo y la calidad del crudo encontrado lo convierten en uno de los grandes descubrimientos de los último dos años, en el momento en que las empresas petroleras se han volcado a un esfuerzo de exploración extraordinario en el mundo, para satisfacer una demanda energética que crecerá no menos de 50 % en los próximos veinte años. (Castro, 2013: 52)

No es difícil imaginar el valor económico de este hallazgo y el multimillonario negocio que puede representar para las empresas operadoras y para el gobierno ilegitimo que administra ilegalmente las Islas Malvinas, como también para la población que vive en ellas. El producto bruto interno de las Islas les permite a los isleños tener un buen pasar:

> La población de Malvinas (3000 personas) ya tiene un alto nivel de vida —US$ 65.000 dólares anuales—, superior al británico, con un PBI de US$ 105.1 millones (75 millones de libras esterlinas). (Castro, 2013: 51)

Los principales ingresos provienen de tres actividades: ganado ovino, turismo y pesca. Existen en las Islas cerca de medio millón de cabezas de ganado ovino, que generan la exportación de 1,7 millón de toneladas de lana. Un 10 % de la población vive de este negocio. En cuanto al turismo, entre 2009 y 2010, arribaron al archipiélago unos 31.000 pasajeros cada año. Llegan a bordo de cruceros que transportan, cada uno, unas 1500 personas, elevando un 50 % la población de las Islas. Esta actividad se encuentra en pleno crecimiento y la expectativa es seguir avanzando hasta un piso de 60.000 turistas cada año; una meta que no parece difícil de cumplir. Obviamente, durante la pandemia de covid-19 esta actividad se ha paralizado. Sin embargo, el principal ingreso de la economía de las Islas se debe a la pesca:

> La estadística oficial da cuenta de que el 60 % del PBI corresponde a los fondos que entran por las licencias para pescar langostinos, camarones y Krill. (Zlotnik, 2012: 16)

Las empresas que se dedican a esta actividad provienen fundamentalmente de Asia, Estados Unidos y España. El auge de la pesca se inició luego de la guerra de 1982, cuando el gobierno de Margaret Thatcher autorizó al gobierno de Malvinas a explotar los derechos de pesca. Al parecer, las Islas Malvinas están en camino de convertirse en una colonia fuertemente militarizada y su población en una de las más ricas del planeta. Una fortaleza autosuficiente y sumamente poderosa, gobernada por una potencia extranjera, está naciendo a pocos kilómetros de las costas de la Argentina continental.

La grave crisis socioeconómica en Europa, generada por la guerra entre Ucrania y Rusia, obligará a la búsqueda y apropiación de nuevas fuentes de energía. En este proceso, la producción de hidrocarburos del Reino Unido ha decaído paulatinamente desde 1999, momento en que la producción del mar del Norte alcanzó su máximo. Se profundiza el grave problema de tener que importar crudo en una economía con alta dependencia hidrocarburífera. Es en este contexto de decadencia en el que debe analizarse la pretensión de mantener su enclave colonial y convertirlo en una nueva fuente propia de hidrocarburos.

La Argentina tiene un amplio frente marítimo, rico en recursos estratégicos. Su mar epicontinental es uno de los más extensos del planeta, lo que hace al país muy privilegiado porque las plataformas submarinas y los mares continentales son las zonas más ricas y aprovechables de los océanos. La zona económica exclusiva de la Argentina alberga zonas de pesca comercial, cuencas hidrocarburíferas y yacimientos minerales de gran relevancia económica. Además, el Mar Argentino es una importante fuente de energía marina.

Por otro lado, en la plataforma del país se dan una serie de circunstancias para que la vida se desarrolle en forma considerable. Un abundante fitoplancton y zooplancton se ubican en este mar, favorecido por la gran extensión de la zona iluminada y la confluencia de la corriente fría del sur con la cálida del norte. Por ejemplo, existe una destacada producción de algas que tienen importantes utilidades, como fertilizantes, como alimento para el ganado, o para el hombre, y en sus derivados para la industria farmacéutica y de alimentos. En la zona de Malvinas son particularmente abundantes y forman verdaderos “bosques” submarinos.

> Estas algas (...) constituyen el eslabón inicial de todo el ciclo biológico. En tal sentido el informe Shackleton (...) puso de manifiesto el enorme volumen de tales vegetales elementales y propició un detenido estudio de la incidencia de

> su aprovechamiento en el funcionamiento del ecosistema de la plataforma. (Díaz Araujo, 1978: 15)

Pero las aguas del Mar Argentino son ricas también en crustáceos y moluscos como langostinos, almejas, mejillones, berberechos, vieiras, cholgas, camarones, centollas, pulpos y calamares, entre los que se destaca el calamar *Illex.* También abundan peces como el abadejo, anchoa, atún, besugo, el bacalao, el bacalao austral, el bacalao antártico, la brótola, la caballa, el cazón, corvinas y, en especial, la merluza. Además el pez palo, el pez gallo y el pez elefante, la sardina fueguina y los pejerreyes de mar.

Por otra parte, es muy importante tener en cuenta el krill, alimento básico de las ballenas, que se ha convertido en una enorme reserva proteica de la humanidad, al haberse agotado prácticamente los grandes conjuntos de cetáceos.

> Su nombre deriva del noruego, que significa pequeño pez, pero tiene gran importancia en todo el ecosistema oceánico. Constituye en eslabón fundamental junto con las algas en el ciclo biológico y en la regulación del oxígeno de los mares. Su valor alimenticio es notable ya que 10 gramos de Krill equivalen a 200 g de carne vacuna. (Díaz Araujo, 1978, 18)

El krill, también denominado "camarón antártico", tiene un tamaño que varía entre 3,5 y 5 centímetros, aunque puede llegar a los 7 centímetros en estado adulto. Su importancia se basa, como dijimos, en su valor proteico y en una considerable cantidad de vitamina A, D y B. Además, es rico en minerales de calcio, magnesio y fósforo.

> Este enorme potencial del mar Antártico y Argentino, permitiría la captura de 100 millones de toneladas de krill, cifra casi similar al total de la pesca marina, peces y moluscos que se capturan actualmente, en distintos mares del mundo. (Alonso, *et al.*, 2012: 30)

Lo que está en juego en materia de recursos naturales en el Atlántico incluye una riqueza estratégica en las actuales necesidades del mundo: los recursos ictícolas.

> El Atlántico Sur es la mayor reserva pesquera del mundo actual; y su singularidad estratégica reside no solo en sus actuales y gigantescos recursos ictícolas, sino en el hecho de que estos han llegado ya a un nivel de agotamiento, consecuencia de la sobreexplotación, en el resto de los mares del mundo; y ante

> todo en el Asia-Pacífico, donde, con eje en China, está el núcleo fundamental de la demanda actual. (Castro, 2013: 54)

El Atlántico Sur se ha convertido en una gran trama de intereses multinacionales. Por su valor ictícola, se han volcado en sus aguas las flotas pesqueras de Asia, Europa y América. Entre ellas las de China, Japón, Taiwán, Corea del Sur, Estonia, Lituania, Polonia, Noruega, España y Chile. Las flotas del mundo entero se suman a la explotación de este recurso alimenticio producto del aumento exponencial de la demanda mundial de alimentos en general y de productos ictícolas en particular.

Pero esta zona privilegiada del globo no solo concentra grandes riquezas naturales vivas, como los recursos ictícolas para la pesca de captura o los vegetales como las algas, ni tampoco solo hidrocarburos como el petróleo y el gas natural; sino que además cuenta con valiosas reservas minerales. Los nódulos polimetálicos son concentraciones de mineral que se hallan sobre el lecho marino o debajo de él en los océanos del mundo. Estos constituyen una esfera metálica de unos 5 centímetros de diámetro y contienen cuatro minerales esenciales para la industria actual: manganeso, cobre, níquel y cobalto.

Hasta la década de los setenta, los nódulos atrajeron el interés científico, pero no comercial, ya que no se contaba con una tecnología capaz de exploración y explotación necesarias y, por otro lado, su costo resultaba sumamente alto. Pero la carrera desatada por la obtención de materias primas minerales ha llevado el interés de las potencias y de las empresas multinacionales hacia estas concentraciones minerales. En nuestro país, se encuentran entre Malvinas y la provincia de Santa Cruz, y también al sudeste y noroeste de Tierra del Fuego. Aunque todavía se trata de una explotación potencial, lo cierto es que se tiene certeza de que se trata de un recurso minero muy importante.

> (...) en el Atlántico Sur están las cinco cosas que la humanidad necesita para vivir: agua dulce en la Antártida; metales para la industria en los nódulos polimetálicos de la plataforma; energía (gas, petróleo e hidratos de metano) dentro de la plataforma; alimentos para el mundo y biodiversidad antártica. (Naso, 2019)

Esta fuente de riquezas naturales, que se traduce en riquezas económicas, tal vez explica la decisión del Reino Unido de militarizar las Islas Malvinas y el Atlántico Sur. El argumento con el cual el gobierno británico justifica el proceso de militarización es el de “proteger” a los habitantes de Malvinas de cual-

quier otro intento de parte del gobierno argentino de utilizar la fuerza como en 1982. Inmediatamente luego de terminado el conflicto, el Reino Unido comenzó la construcción de una gran base militar aeronaval que estuvo lista en 1985. Esta "Fortaleza Malvinas" incluye la Base Aérea en Mount Pleasant y la Estación Naval Mare Harbour.

En 1986 comenzó a funcionar la Fortaleza y ese mismo año, la Organización de Naciones Unidas declaró el Atlántico Sur Zona de Paz y Cooperación, en la que votaron apoyando la decisión 124 países de todo el mundo, entre los que se encontraba el Reino Unido. Es la resolución 41/14 del 27 de octubre de 1986; Estados Unidos votó en contra y hubo 8 abstenciones. Reino Unido votó a favor, pero desobedeció su propia decisión y la del mundo entero.

Antes del 2 de abril de 1982, la fuerza de defensa de los ingleses en Malvinas contaba con un pelotón de 80 soldados. Sin embargo, a comienzos de los ochenta, ya existía la posibilidad de instalar una base militar. Los que venían trabajando en esa opción eran los británicos vinculados a los sectores militares y, de nuevo, a la poderosa Falkland Islands Company (FIC).

> En los años 60, la FIC controlaba el 46 % de las tierras y tenía el monopolio del comercio de la lana; hoy, ya convertida en el grupo económico FIH (Falkland Islands Holding), tiene ramificaciones en la lucrativa industria de los hidrocarburos y minerales preciosos además de poseer innumerables negocios vinculados a compañías de seguros, servicios portuarios, fletes, cadenas de restaurantes y hoteles en las islas, junto a otros de no menor importancia en el reino. (Luzzani, 2012: 423)

La Fortaleza Malvinas se encuentra a 60 kilómetros de Puerto Argentino, y a 700 kilómetros de la costa patagónica. Cuenta oficialmente con cerca de 1500 efectivos, de los cuales 550 residen en forma permanente y los otros mil llegan para tomar duros entrenamientos que suelen durar entre 45 y 120 días. La base militar superó el costo de 1200 millones de dólares. Esta base es la única institución financiada por el Reino Unido en el archipiélago, con una inversión de 150 millones de dólares al año.

En la actualidad, la FIC ofrece servicios de todo tipo, entre los que se encuentran la venta minorista que abarca alimentos, indumentaria, calzados y artículos eléctricos en la tienda ubicada en Puerto Argentino, con otra instalación disponible en Monte Agradable, convenientemente ubicada frente al

aeropuerto en la base militar. A esto hay que sumar muebles para el hogar, tienda de regalos y ocio, panadería, cafetería, empresa de materiales de construcción y almacenes.

Otra rama de trabajo de la FIC tiene que ver con construcciones, desde ampliaciones de viviendas hasta viviendas ejecutivas, almacenes y oficinas. Por otra parte, se encarga de todo tipo de logística y envíos, desde mudanzas hasta contenedores y transporte. La FIC proporciona cobertura durante todo el año, las 24 horas del día, a las flotas pesqueras que están fuera de sus puertos de origen durante varios meses. Se ofrece una amplia gama de servicios, que incluyen servicios logísticos, administrativos, de alojamiento, suministro y mantenimiento.

La FIC también brinda servicios de apoyo a la industria del petróleo y el gas. Brinda a la industria petrolera desde alojamiento, instalaciones de almacenamiento, transporte y alquiler de vehículos, hasta alimentos, tanto en tierra como en alta mar. Ofrece servicios a las empresas que se establecen en Malvinas para participar en la exploración de petróleo alrededor de las Islas.

En cuanto a viajes y turismo, se ofrecen vuelos hacia y desde el Reino Unido, viajes de isla en isla, recorridos por la ciudad o viajes para ver las playas repletas de pingüinos. Como el único concesionario Land Rover autorizado en las Islas, la FIC posee una selección de 4x4 adecuados para el terreno de las Malvinas. Vehículos para compra o alquiler y servicios de mantenimiento y reparaciones. Otra gama de negocios importante son los servicios de seguros domésticos y comerciales, incluidos automóviles, edificios, casas, etcétera.

El Departamento de Soluciones Ambientales y de Seguridad es el brazo de Cumplimiento Ambiental y de Salud y Seguridad de la FIC. Realiza las auditorías internas de salud y seguridad, evaluación de riesgos y capacitación tanto internamente, como para clientes externos, en primeros auxilios, capacitación para bomberos y capacitación en seguridad para marineros. Tiene contratos con múltiples organizaciones, desde el ministerio de Defensa del Reino Unido, donde son responsables del control de la gestión de todos los peligros de la vida silvestre en el aeródromo de Monte Agradable, hasta el ilegítimo gobierno de las Islas Malvinas, donde brinda verificación de captura de peces. También proporcionan observadores de seguridad a bordo para embarcaciones pesqueras que pescan en aguas de las Malvinas y consultoría de salud y seguridad.

El ilegítimo gobierno de las Islas ha contratado a la FIC, también, para realización de obras de alcantarillado y mantenimiento y reparación de caminos y calles, ya que cuenta con una flota de volquetes y tractores disponibles para alquiler y para trabajos por contrato. Cuenta con flota de excavadoras, remolques y apisonadoras.

En definitiva, la FIC ha construido un monopolio comercial en torno a las Islas Malvinas, para su exclusivo aprovechamiento, en una zona que no corresponde al Reino Unido y que se encuentra en disputa de soberanía con la República Argentina, sobre la cual la comunidad internacional se ha expresado instando a ambos países a reanudar negociaciones para encontrar una solución pacífica.

CONCLUSIÓN

El interés de este trabajo ha sido poner en evidencia un actor poco conocido en la historia de las Islas Malvinas: la Falkland Islands Company y su actividad. Desde su creación en 1851, fue construyendo un núcleo de intereses económicos y políticos alrededor de las Islas, pero en conexión permanente con sectores en Londres, que ha constituido un verdadero monopolio hasta la actualidad.

A su vez, esta empresa ha trabajado permanentemente en contra de los vínculos sociales, económicos y diplomáticos entre el Reino Unido y la República Argentina, y entre las Islas y la parte continental de Argentina, que pudieran generar entendimientos en favor de una solución pacífica a la cuestión de la soberanía, tal como lo indica la Organización de Naciones Unidas. Nos parece que es un elemento a ser incorporado con mayor profundidad en estudios e investigaciones, para definir con precisión sus intereses y acciones en el marco de la cuestión Malvinas.

Conocer el funcionamiento y las operaciones de la FIC puede ser útil en el marco de una estrategia tendiente a recuperar el ejercicio efectivo de soberanía para la República Argentina, teniendo en cuenta que se trata de un actor poderoso e influyente en las Islas, pero también en el Reino Unido, y que ha trabajado históricamente para evitar cualquier acercamiento entre las Malvinas y el sector continental de la República Argentina.

BIBLIOGRAFÍA

Almeida, Juan Lucio (1972). *Qué hizo el gaucho Rivero en las Malvinas.* Buenos Aires: Editorial Plus Ultra. Colección Esquemas Históricos.

Alonso, Ernesto; Bertaccini, Rina; Gallo Peláez, Paola Renata; Lucatelli, Néstor Lucio y Volpe, Mario (2012). *Malvinas: descolonización, paz y soberanía.* Buenos Aires: CTERA.

Bernal, Federico (2011). *Malvinas y petróleo. Una historia de piratas.* Buenos Aires: Capital Intelectual. Claves para todos. Colección dirigida por José Nun.

Betts, Alejandro (2012). *Malvinas, identidad nacional.* Córdoba: Insignia Editorial.

Canclini, Arnoldo (2000). *Malvinas. Su historia en historias.* Buenos Aires: Editorial Planeta.

Castro, Jorge (2013). *Malvinas hoy. Su importancia económica y geopolítica.* Buenos Aires: Editorial Distal.

Crosby, Ronald K. (1968). *El reto de las Malvinas.* Buenos Aires: Editorial Plus Ultra.

Destefani, Laurio H. (1982). *Síntesis de la geografía y la historia de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.* Buenos Aires: Nueva Serie Divulgación N.º 23. Centro Nacional de Documentación e Información Educativa. Ministerio de Educación de la Nación.

Díaz Araujo, Edgardo (1978). *El dominio austral argentino y sus recursos naturales. Mendoza: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.* Informe Universidad Nacional de Cuyo.

Gamba, Virginia (1984). *El peón de la reina.* Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

Kohen, Marcelo y Rodríguez, Facundo (2016). *Las Malvinas entre el derecho y la historia. Refutación del folleto británico "Más allá de la historia oficial. La verdadera historia de las Falklands/Malvinas".* Buenos Aires: Eudeba.

Lepot, François (Enrique Oliva) (1986). *Malvinas: el colonialismo de las multinacionales.* Buenos Aires: Edición de la Fundación Juan Domingo Perón.

Luzzani, Telma (2012) *Territorios Vigilados. Cómo opera la red de bases militares norteamericanas en Sudamérica.* Buenos Aires: Debate.

Moreno, Juan Carlos (1973). *La recuperación de las Malvinas.* Buenos Aires: Editorial Plus Ultra. Colección Esquemas Históricos.

Naso, Gabriela (14-11-19). *Áreas estratégicas con mirada universitaria.* Página 12. Disponible en https://www.pagina12.com.ar/230889-areas-estrategicas-con-mirada-universitaria.

Silenzi de Stagni, Adolfo (1982). *Las Malvinas y el petróleo I.* Buenos Aires: El Cid Editor.

_____(1983). *Las Malvinas y el petróleo II.* Buenos Aires: Editora Theoría.

Vernet, Marcelo (2020). *Malvinas, mi casa. Vísperas al diario de María Sáez de Vernet.* La Plata: Eme Ediciones.

_____ (2020). *Malvinas, mi casa. Diario de María Sáez de Vernet y apostillas.* La Plata: Eme Ediciones.

Zlotnik, Claudio (29 de marzo de 2012). Kelpers del Primer Mundo. El Guardián. Año II N.º 059., pág. 16.

Camila Bonetti
Licenciada en periodismo de la Universidad de Palermo (UP) y Magíster en Relaciones Internacionales de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Investigadora académica.

REFLEXIONES EN TORNO A MALVINAS Y LA ECONOMÍA POST *BREXIT*

Camila Bonetti

INTRODUCCIÓN

Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur forman parte de la Unión Europea según se establece en el Tratado de la Unión[1], conocido actualmente como el Tratado de Lisboa. Así, gozan de la protección normativa, política, económica y militar de toda la UE en su conjunto. Luego de idas y vueltas y extensiones en los plazos, finalmente el *brexit* se puso en marcha oficialmente desde el 1 de enero del año 2021. Con ello, la Constitución de la Unión Europea se encuentra en un período de cambios tales como la reducción en la cantidad de territorios de ultramar, enumerados en el Anexo II del texto. Así, se abre un nuevo panorama ya que podrían debilitarse las alianzas del Reino Unido, por un lado, y fortalecerse la posición argentina, por otro, si se realiza una estrategia en política exterior adecuada y eficaz.

1. Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (13/12/2007). Disponible en: https://www.boe.es/doue/2007/306/Z00001-00271.pdf.

Dicho esto, es mi objetivo plantear que nuestro país se encuentra ante una oportunidad única de negociar con la Unión Europea el reconocimiento de la soberanía Argentina sobre las Islas Malvinas o, como plan alternativo, obtener el acompañamiento de los Estados miembros sobre la existencia de una disputa de soberanía con el Reino Unido, tal y como lo establecen decenas de resoluciones de Naciones Unidas, y sumar un llamado al diálogo para iniciar negociaciones pacíficas entre las partes. Al abrirse una suerte de vacío legal en la Constitución de la UE, la Argentina se encontrará posibilitada de negociar país por país para luego obtener un consenso en bloque sobre algunos de los puntos planteados.

Inicialmente revisaré algunos conceptos teóricos de autores que trabajan bajo los lineamientos de la geopolítica y el realismo, corrientes teóricas clave para poder analizar con mayor profundidad el trasfondo del conflicto por las Islas Malvinas. Luego, pretendo llevar a cabo un análisis del marco normativo de la Unión Europea en relación a los países y territorios de ultramar, haciendo hincapié principalmente en las "dependencias" del Reino Unido, para luego trazar vínculos entre el *brexit* y las Islas Malvinas.

Otro punto a analizar tiene que ver con las implicancias económicas en las Islas Malvinas a partir de la salida de la UE. Finalmente, daré lugar a las consideraciones finales del ensayo y volveré con mayor énfasis, una vez recorridas estas páginas, sobre el planteo inicial.

1. GEOPOLÍTICA Y REALISMO DE ESTE SIGLO

La cuestión geopolítica de las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes es central a la hora de analizar los porqués de su usurpación y el peso que adquiere su administración.

En términos estratégicos, las Islas Malvinas y sus alrededores representan una zona clave por varios motivos, entre ellos, y quizás el más importante, su ubicación. Tanto las Islas Malvinas como las Islas Georgias y Sandwich del Sur se encuentran en el Atlántico Sur, una zona destacada por su ruta comercial. Esa fracción del océano comprende una vasta zona marítima que limita con América Latina, África y el círculo Polar Ártico. Funciona, al este, como pasaje de comunicación naval entre el océano Índico, el Pacífico y la Antártida; al sur

conecta América del Sur con el Continente Antártico; y hacia el norte va desde el Cabo San Roque, en Brasil, hasta el Cabo Palmas en África.

Además, el Atlántico Sur posee una dotación de recursos vivos y no vivos que significan una importante fuente para el desarrollo económico. Los recursos vivos se pueden agrupar en pesca, agricultura, recolección de algas y recursos genéticos, mientras que los no vivos son el petróleo, el gas, los minerales y las energías renovables y no renovables. Dentro de este segundo grupo de recursos no vivos, existen en el Atlántico Sur costras cobaltíferas, nódulos polimetálicos con níquel, cobalto, cobre y manganeso, sulfuros polimetálicos con hierro, zinc, plata, cobre y oro, además de la existencia de depósitos de diamantes, oro y fósforo, entre otros minerales relevantes[2].

Se ha demostrado también a lo largo de la historia que el Atlántico Sur tiene una vital importancia en la perspectiva geopolítica mundial. Explica Guillermo Arnaud (2014) que, a principios del siglo xix, ya existía un gran interés por el Atlántico Sur, motivado por las mismas razones que hoy en día se esgrimen: ubicación estratégica, fuente de alimentos y energía. "Ya en ese entonces docenas de navíos ingleses y estadounidenses pescaban alrededor de las Islas Malvinas y la costa patagónica, y el Reino Unido invadía Buenos Aires en 1806 y 1807 como parte de las aspiraciones del Imperio de dominar nuestro territorio y controlar los mares", señala el autor (2014: 39).

Como bien señala Arnaud, los recursos naturales son un factor clave a la hora de pensar en estrategias de política exterior. A partir de ese punto, ya durante el siglo XX, explica Philippe Le Billon:

> En la búsqueda de hacerse con recursos y la ventaja estratégica que ellos significan, los países industrializados continuaron tomando una diversidad de iniciativas (sobre la vulnerabilidad del suministro energético occidental), incluyendo despliegues militares en sitios de explotación y a lo largo de corredores marítimos, almacenamiento de recursos estratégicos, apoyo diplomático, política "de cañoneras", guerras de poder en torno a golpes de estado para mantener regímenes aliados en países productores, al igual que apoyo a corporaciones transnacionales y favorables tratados comerciales internacionales. (2004: 3)

2. "Atlântico Sul: recursos, desafíos e oportunidades". En *Dimensões estratégicas do desenvolvimiento brasileiro. Brasil, América Latina e África: convergencias geopolíticas e estratégias de integração.* Centro de Altos Estudios Brasil Século XXI. Volumen 3, pp. 127-129.

Además, el autor hace hincapié en la estrecha relación que había entre los recursos naturales y la expansión de poder que significaba hacerse con los mismos:

> Los recursos han proporcionado algunos de los motivos y medios de la expansión del poder global europeo, mientras también pusieron el foco en la rivalidad interestatal y las limitaciones para acceder a esos recursos. El pensamiento geopolítico occidental sobre los recursos ha estado dominado por la ecuación del comercio, la guerra y el poder, en cuyo núcleo se encontraban la navegación marítima de recursos en el extranjero. (2)

Otro referente de la corriente geopolítica clásica que ayuda a comprender la importancia de los recursos en la estrategia en materia de política exterior de los Estados es Michael Klare. El autor escribe que, a partir del fin de la Guerra Fría, se creía que Estados Unidos y su poderío militar eran imparables, lo que convertía al mundo en un sistema unipolar. Sin embargo, cuando intentó expandir su poder en Medio Oriente, con George Bush a la cabeza, aparecieron otros factores que "rivalizaron" con el poderío militar, como la energía (2008: 9). "En este nuevo y desafiante panorama político, la posesión de potentes arsenales militares puede ser eclipsada por la adquisición de enormes reservas de petróleo, gas natural y otras fuentes de energía primaria" (10).

1.1 LA DUPLA PESCA E HIDROCARBUROS

Otro de los puntos clave a tener en cuenta tiene que ver con la cuestión hidrocarburífera en el Atlántico Sur, donde nuestro país desarrolla parte de sus actividades económicas. Por ejemplo, el crudo extraído por Argentina de sus mares representa cerca del 3 % del total de la producción local y el gas explotado costa afuera genera más del 12 % de la producción nacional proveniente en su mayoría de la cuenca Austral. Sin embargo, dos de estas cuencas ubicadas en el margen continental argentino son las de Malvinas Oriental y Malvinas Norte, que se encuentran en disputa con el Reino Unido (Valladares, 2016: 397). Por ello, hacerse con el control de este tipo de recursos posiciona a cualquier país dentro del escenario internacional. De esto se desprende entonces el papel relevante que juegan los recursos naturales en la cuestión Malvinas.

En esta línea, el 20 de febrero de 2010, comenzó oficialmente la exploración y explotación de hidrocarburos en la zona de las Islas Malvinas con la

llegada de la Plataforma Petrolera Ocean Guardian, que fue trasladada desde el Mar del Norte. La empresa británica Desire Petroleum fue la primera en anunciar que había encontrado petróleo a 3570 metros de profundidad y que este no era económicamente rentable. Sin embargo, una segunda empresa, llamada Rockhopper Exploration, anunció el 24 de marzo de 2011 que había ubicado un pozo potencial de 250 millones de barriles de crudo comercialmente viable, teóricamente una reserva de alta calidad (Bologna, 2014: 15).

En este contexto, el gobierno argentino, en abril de 2015, a través de Cancillería y del Ministerio de Planificación Federal, presentó ante la Procuración General de la Nación una denuncia penal contra las empresas Rockopper Exploration, Falkland Oil and Gas Limited, Premier Oil, Noble Energy Inc. y Edison International SpA por realizar actividades de exploración de hidrocarburos en la plataforma continental argentina sin autorización de las autoridades nacionales correspondientes. Sin embargo, el avance británico no cesó y, en paralelo a estas denuncias, la administración de las islas anunció en el año 2015 un nuevo descubrimiento petrolero[3]. En los años siguientes, se repitieron estos anuncios y denuncias posteriores, siendo la última denuncia de Argentina, durante 2022, a la empresa de origen israelí Nativas Petroleum por operar ilegítimamente y no contar con permisos de exploración y explotación de hidrocarburos.

Sin embargo, existió un período de modificaciones en la política exterior, bajo la administración de Mauricio Macri. Durante su mandato, el gobierno argentino y el del Reino Unido firmaron en el año 2016 un comunicado conjunto conocido como el Acuerdo Foradori-Duncan, nombre que hace alusión a los apellidos de los vicecancilleres de ambos países en ese entonces. En el mismo, se fijaron una serie de medidas tales como nuevos vuelos desde el continente a las Islas Malvinas y otras disposiciones de cooperación entre las partes. Sin embargo también se contemplaba la posibilidad de llevar adelante explotaciones conjuntas de pesca e hidrocarburos en la zona. A partir de ello, mediante el decreto 872/2018, el gobierno convocó a concurso público internacional para la adjudicación de permisos de exploración para la búsqueda de hidrocarburos en la Cuenca Malvinas, a unos 100 kilómetros de las Islas.

---

3. Diario *Clarín*. "Malvinas: Se viene otra batalla legal por el petróleo". Artículo periodístico. 3 de junio de 2015. Disponible en: http://www.clarin.com/politica/malvinas-petroleo-petroleras-kelpers-batalla-legal_0_1369063221.html.

Finalmente, en 2019 se dieron a conocer los resultados de la licitación y el gobierno argentino adjudicó 18 áreas a un grupo de empresas europeas, entre las cuales se encuentran las británicas British Petroleum y Tullow Oil, habiendo operado esta última tiempo atrás en la zona con licencia kelper. Estos anuncios llevaron a la oposición de ese entonces a pedir ante la justicia una medida cautelar para suspender el procedimiento, como así también denunciar la inconstitucionalidad del decreto 872/2018. Actualmente, por su parte, el gobierno de Alberto Fernández dejó sin efecto todos los puntos del acuerdo Foradori-Duncan, incluidos aquellos relativos a la pesca y los hidrocarburos[4].

Como resulta evidente, la cuestión hidrocarburífera es un punto crucial para continuar con la ocupación ilegal de Malvinas por parte del Reino Unido, siendo el petróleo un recurso estratégico para el futuro de las relaciones internacionales, la riqueza y el poder de los países. Como explica Klare, "comenzó un nuevo capítulo en la historia de la política internacional, uno en el que la búsqueda y el control de los recursos energéticos serían la dinámica central de los asuntos mundiales, y los gobiernos —más que las corporaciones y los intereses privados— asumirían roles de mando" (2008: 7).

Otro aspecto fundamental en relación a los recursos naturales tiene que ver con la pesca, actividad que constituye el principal ingreso económico de los kelpers a partir de la riqueza existente en las aguas circundantes a las Islas y las ganancias que obtienen a partir de licencias de captura otorgadas a buques extranjeros. Este punto viene siendo en los últimos años otro eje de disputa con el Reino Unido ante las denuncias por parte de nuestro país de que aquel lleva a cabo actividades de pesca ilegal y unilateral. Es interesante en este sentido llamar la atención sobre un par de sucesos no menores que dejan en claro la importancia que tiene la pesca también para el Reino Unido y cómo avanzó en su política expansionista en el Atlántico Sur. En el año 2011, el gobierno de David Cameron estableció alrededor de las islas Georgias del Sur una Zona de Protección Marítima. Con ello, definieron un cerco de un millón de kilómetros cuadrados con el fin de proteger el hábitat de especies en peligro, a partir de lo cual además la pesca solo sería autorizada en ciertas áreas. Según un funcionario del gobierno británico, el argumento a esta medida unilateral es

4. Diario *La Nación.* "Malvinas: el Gobierno desarma compromisos firmados por Mauricio Macri". Artículo periodístico. 22 de junio de 2020. Disponible en: https://www.lanacion.com.ar/politica/malvinas-nid2381903.

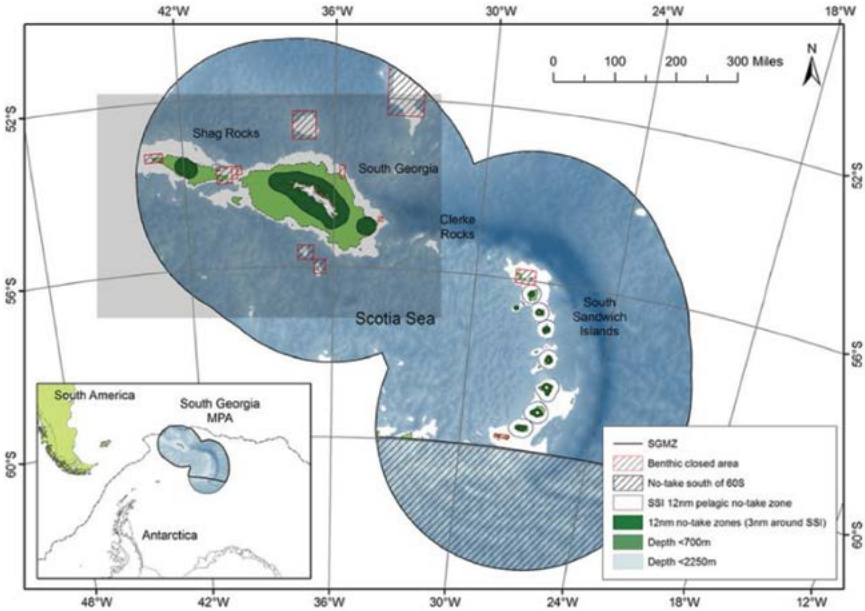


Figura 1: Fuente: Scientific Reports (2016).

que tanto Argentina como el Reino Unido son firmantes de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos de la Antártida, mediante lo cual estiman que la conservación de las especies pesa más que una disputa de soberanía[5]. Sin embargo, esto sucedió días después que buques de patrulla marina argentinos detuvieran a 12 pesqueros españoles por operar en forma ilegal en aguas en disputa con el Reino Unido con licencias emitidas por los kelpers[6].

El siguiente mapa, publicado por la revista *Scientific Reports* (2016), muestra cómo queda conformada en las aguas del Atlántico Sur esta Zona de Protección Marítima (Ver Figura 1).

5. Diario *The Telegraph*. "Falkland Islands marine protection zone could prompt Argentina blacklash". Artículo periodístico. 7 de diciembre de 2011. Disponible en: http://www.telegraph.co.uk/news/earth/environment/8939756/Falkland-Islands-marine-protection-zone-could-prompt-Argentina-backlash.html.

6. Diario *The Telegraph*. "Argentina launches naval campaign to isolate Falkland Islands". Artículo periodístico. 5 de diciembre de 2011. Disponible en: http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/southamerica/falklandislands/8936750/Argentina-launches-naval-campaign-to-isolate-Falkland-Islands.html.

Esta medida se encuadra dentro de una serie de sucesos que demuestran cómo el Reino Unido fue extendiendo sus aspiraciones de expansión, poder y explotación de los recursos naturales circundantes a las Islas. Como antecedentes, en 1986 el gobierno británico creó un área sobre la cual ejercía jurisdicción, denominada unilateralmente Zona interina de conservación y administración de las Islas Malvinas o FICZ (Falkland Islands Conservation Zone), equivalente a 210.000 km^2.

En noviembre de 1989, extendió el mar territorial de 3 a 12 millas y, en 1990, prolongó a 200 millas la jurisdicción pesquera, contadas a partir de la línea de base. Un año después, los británicos hicieron lo propio con la plataforma continental, creando una especie de corona circular alrededor de las islas. Luego, en 1994, el gobierno británico denominó Falkland Islands Outer Conservation Zone (FOCZ) al territorio marítimo que circunda las islas, extendiendo unilateralmente su jurisdicción hasta las 200 millas de la línea de base costera. Esta nueva delimitación supuso ya una superposición con la plataforma continental argentina.

Con estas medidas, el Reino Unido amplió su jurisdicción marítima al noroeste de las Malvinas para incorporar una zona que constituía una suerte de brecha (*gap*), de unos 1900 km^2, resultante entre las 200 millas contadas desde la costa patagónica y el límite noroccidental de la FOCZ. Esta es un área rica en recursos, tal vez el caladero más importante que hay al noroeste de Malvinas, que proporciona a la administración británica recursos económicos apreciables derivados de la venta de licencias a buques de terceras banderas que pescan principalmente calamar (*Illex argentinus*)[7].

En síntesis, podríamos señalar que, en 1989, Argentina tenía el control de alrededor de 1.100.000 km^2 y el Reino Unido de aproximadamente 210.000 km^2. En el año 2000, nuestro país controlaba la misma extensión de territorio mientras que los británicos lo hacían ya sobre 1.600.000 km^2. Es decir, aumentaron casi ocho veces sus reclamaciones (Guyer, 2003: 13).

7. Instituto de Seguridad Internacional y Asuntos Estratégicos ISIAE (2000). "Posición Británica en el Cuadrante Austral". En *Boletín del Instituto de Seguridad Internacional y Asuntos Estratégicos (ISIAE).* Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI). Nro. 11 al 15. Pp. 8-11.

1.2 EL AUMENTO DE LA MILITARIZACIÓN

En paralelo, es destacable que estos descubrimientos hidrocarburíferos fueron acompañados de un aumento en la militarización de las Islas Malvinas, mientras que también se registra un crecimiento considerable del presupuesto financiero para equipamiento e infraestructura militar en la "dependencia" británica. La utilización por parte del Reino Unido de Malvinas como centro de entrenamiento militar se intensificó en los últimos quince años y ello alarmó a todo el arco político argentino, que constantemente repudió los ejercicios y movimientos militares que se llevaban a cabo en las Islas. Ante cada reclamo, el gobierno británico insiste en que se trata solo de "ejercicios anuales rutinarios"[8].

En términos económicos, la inversión en infraestructura ha ido en aumento en las últimas décadas, pero principalmente desde inicios de este siglo XXI. Una publicación realizada por las autoridades de la Embajada Argentina en Londres de ese entonces denunció que el despliegue militar en Malvinas genera un alto costo para los británicos. "Mientras que el presupuesto anual de mantenimiento de la base militar declarado por el gobierno en 2013 fue de 67 millones de libras esterlinas, la cifra que surge del costo de fabricación o adquisición de los medios asignados por el Reino Unido al área operacional de Malvinas es sorprendente: más de 3000 millones de libras"[9], subraya el informe.

Esta infraestructura y presupuesto debe sumarse al mantenimiento de varias bases permanentes en las Islas: dos de ellas tienen fines científicos y están ubicadas en el archipiélago de las Islas Georgias del Sur, King Edward Point Research Station, ubicada en la Isla San Pedro, y Bird Island Research Station, en la isla Bird. Pero la más importante es la base militar ubicada en Malvinas en la isla Soledad, fortaleza a la cual me referiré en detalle más adelante.

En resumen, la ocupación británica en Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur debe entenderse como una decisión estratégica que se ha ido reforzando con el paso del tiempo a raíz de descubrimientos de recursos natu-

---

8. Algunos artículos periodísticos que dan cuenta de esto son, por ejemplo, el del diario *La Nación* titulado "Respuesta británica por la maniobra militar en Malvinas: 'Fue un ejercicio de rutina'", del 14 de noviembre de 2014. En: http://www.lanacion.com.ar/1743921-respuesta-malvinas.

9. Embajada Argentina en Londres (2014). *Diálogo por Malvinas, reflexiones y acciones desde la Embajada Argentina en Londres.* Pp. 175 y 176.

rales de vital importancia para el desarrollo económico, pero también en vista a la escasez de recursos no renovables de cara al futuro. La militarización, en este sentido, juega un papel preponderante en su avance sobre la triangulación Malvinas-Atlántico Sur-Antártida. Sin la ocupación de Malvinas, el Reino Unido no hubiera podido reclamar soberanía en la Antártida, territorio donde hoy tiene una presencia activa (aunque limitada por el Tratado Antártico). Es decir, la proyección del Reino Unido en términos de poder en el Atlántico Sur se amplió a raíz de la posesión estratégica de las islas Malvinas, motivo por el cual el gobierno británico lleva adelante una alta inversión económica en equipamiento militar de avanzada.

1.3 (DES)BALANCE DE PODERES

En este contexto, es interesante hacer hincapié brevemente en algunos conceptos que dan un marco más político a la cuestión geográfica de Malvinas y sus recursos naturales. El primero tiene que ver con el modo de relacionamiento entre los estados, en este caso entre Reino Unido y la Argentina, y en ese punto la corriente realista clásica explica que los intereses están definidos en términos de poder, mientras que la política exterior de los estados debe ser prudente y racional en vista de sus propios propósitos morales (Morgenthau, 1948: 22). Pero, deteniéndonos en el término "poder", Hans Morgenthau agrega que en cualquier política, nacional o internacional, los fenómenos políticos apuntan a tres cosas: "Mantener el poder, aumentar el poder o demostrar poder" (63). En este sentido, la expansión imperialista del Reino Unido en siglos pasados como también los resabios imperialistas que aún hoy sostiene en relación a Malvinas van en la dirección que marca el autor.

Sin embargo, el realismo clásico explica estos fenómenos políticos en el tiempo que corría en ese entonces: plena Guerra Fría y un contexto de bipolaridad que, luego de la caída del Muro de Berlín, pasó a ser un sistema unipolar. Sin embargo, en este siglo XXI, el sistema internacional es multipolar, los organismos internacionales se multiplicaron, y con ello su peso, y los intereses expansionistas ya no dependen de la voluntad de un país: vivimos en una era de multilateralismos donde la cooperación internacional se transformó en una necesidad, incluso para las grandes potencias, en términos económicos, políticos y militares.

Siguiendo esta línea, las concepciones que analiza el realismo neoclásico ayudan a entender mejor el contexto internacional actual, donde diversos actores entran en juego. Los adherentes a esta corriente de pensamiento señalan que el alcance y la ambición de la política exterior de un país están guiados primero y principal por su lugar en el sistema internacional y, específicamente, por sus capacidades relativas de poder material (Rose, 1998: 146). Es decir, existen otros factores que intervienen en las ambiciones de los estados, tales como sus capacidades de movilizar recursos, la influencia de los grupos de interés en el ámbito interno, el nivel de autonomía del Estado y las oportunidades políticas y económicas en el plano internacional.

Asimismo, existe un evidente desbalance de poder entre la Argentina y el Reino Unido en el sistema internacional, donde existen distintos grupos de países según el grado de influencia y poder con el que cuenten. Lo explican con claridad Lobell, Jesse y Williams (2015: 146) en este pasaje:

> La primera posición, o aquellos Estados en la cima de la jerarquía, son los Estados poderosos. Ellos están en primera posición porque el balance en el sistema girará alrededor de ellos. El sistema internacional, por lo tanto, está definido por un número de grandes poderes, sea multipolar o bipolar, hegemónicos. En la segunda posición están los poderes secundarios, Estados que pueden interrumpir en el sistema, pero no cambiarlo, a través de la acción multilateral. Los poderes intermedios están en la tercera posición —Estados que no poseen ningún efecto en el sistema de manera individual, pero poseen suficientes recursos que en alianza con otros pequeños Estados (...) pueden afectar al sistema. Los pequeños poderes, que están en la cuarta posición, tampoco pueden afectar al sistema individualmente y tendrían que aliarse en un número tan grande para generar algún impacto que cualquier poder pequeño pierde capacidad de influencia en una alianza.

En este punto, Argentina, conociendo sus limitaciones, ha recurrido a una estrategia de regionalización de la cuestión Malvinas, a la cual me referiré más adelante.

PAÍSES Y TERRITORIOS DE ULTRAMAR: ECONOMÍA Y NORMAS

2.1 LAS "DEPENDENCIAS" DEL REINO UNIDO

La Constitución de la Unión Europea, conocida actualmente como el Tratado de Lisboa, entre los artículos 198 y 204 de su Cuarta Parte regula lo que denomina "países y territorios de ultramar" (PTU) que dependen constitucionalmente de los cuatro países miembros de la Unión que poseen dependencias: Dinamarca, Francia, Países Bajos y el Reino Unido. Entre los territorios de este último figuran las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

Según indica el Tratado de Lisboa, los Estados miembros convienen en asociar a la Unión estos PTU con el fin de "la promoción del desarrollo económico y social de los países y territorios, así como el establecimiento de estrechas relaciones económicas entre estos y la Unión en su conjunto"[10]. Si bien estas dependencias no forman parte del territorio de la UE, se benefician del estatus de asociados otorgado por la Constitución europea, que igualmente considera a los habitantes de cada PTU como ciudadano europeo. En materia comercial, asimismo, se les aplica la misma consideración y régimen que a los demás miembros, es decir, cada uno de estos "países y territorios de ultramar" tiene el mismo trato que cualquier otro estado europeo.

El artículo 203 indica, asimismo, que es el Consejo de la Unión Europea el órgano encargado de adoptar, "a propuesta de la Comisión, las disposiciones relativas a las modalidades y el procedimiento para la asociación de los países y territorios a la Unión"[11]. Así, en enero del año 2014, entró en vigor la Decisión 2013/755/UE del Consejo relativa a la asociación de los países y territorios de ultramar con la Unión Europea, compuesto por 99 artículos que regulan la relación de los PTU y la Unión Europea. Estos tienen como objeto apoyar el desarrollo sostenible de los PTU, promover los valores y normas de la Unión en el resto del mundo, mejorar su competitividad, reforzar su capacidad de recu-

10. Tratado de la Unión Europea. "Asociación de los países y territorios de ultramar". Cuarta Parte. Artículo 198.

11. Ídem art. 203.

peración y reducir su vulnerabilidad económica y medioambiental, y fomentar la cooperación entre ellos y otros socios, entre otras finalidades.

En este punto, el artículo 9 de la Decisión del Consejo de la Unión establece un "tratamiento específico para los PTU aislados", mencionados en el Anexo I. En esa lista figuran las Islas Malvinas. El artículo 82 señala que esos PTU "recibirán un trato más favorable de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo V", llamado "Asistencia financiera de la Unión: Ayuda suplementaria en caso de fluctuaciones a corto plazo de los ingresos de exportación".

En otras palabras, los PTU aislados podrán recibir una ayuda económica extra por parte de la Unión Europea ante el alto grado de dependencia de la economía del territorio de ultramar respecto de la exportación de bienes, y en particular los "productos agrícolas, pesqueros y mineros será un criterio para determinar la asignación de recursos para el desarrollo a largo plazo"[12].

2.2 LA IMPORTANCIA DE MALVINAS EN LA CONFIGURACIÓN GEOPOLÍTICA EUROPEA

Un informe con fecha de febrero del año 2009, elaborado por el Departamento de Política Exterior de la Unión Europea, titulado *The status and location of the military installations of the member States of the European Union and their potential role for the european Security and Defense Policy (ESDP),* realizó un mapeo detallado de las instalaciones militares pertenecientes a países de la UE, sus estatus y sus proyecciones. Dentro del apartado denominado "European overseas military installations", se menciona a las Islas Malvinas.

Señalada como una base militar instalada fuera del Reino Unido, está clasificada dentro de las bases de operaciones conjuntas permanentes. El documento indica:

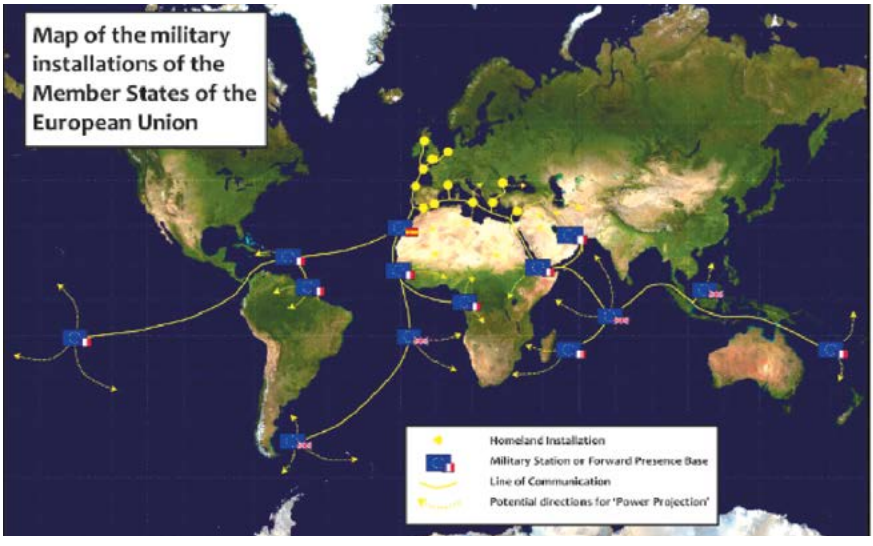
> Situada en la isla Soledad, la instalación militar británica en las islas Malvinas[13] es muy grande [...] la obra maestra es la estación aérea en Mount Pleasant, la cual fue finalizada en 1984 y se convirtió en base de operaciones al año siguiente. Esta

12. "Asistencia financiera de la Unión: ayuda suplementaria en caso de fluctuaciones a corto plazo de los ingresos de exportación". En Decisión 2013/755/UE del Consejo relativa a la asociación de los países y territorios de ultramar con la Unión Europea. Anexo V. Art. 1.

13. En el texto original, las "Malvinas" son denominadas "Falkland".

> tiene dos pistas de 2590 y 1525 metros de longitud, lo cual significa que es capaz de acoger aeronaves transatlánticas, incluyendo aviones civiles. Hay una estación naval para aguas profundas —llamada Mare Harbour— dentro de la instalación frecuentada por buques de la Armada Real que son usados para patrullar el Atlántico Sur. El buque de exploración Antártico de Gran Bretaña, el *HMS Endurance,* también usa la instalación durante sus expediciones. El número de personal ubicado permanentemente en la islas es de 340, no obstante, el número de personal temporario con base en el Atlántico Sur puede exceder los 1200[14]. (James y Simón, 2009: 14)

El informe contiene al final un gráfico donde se observan las bases militares y sus funciones. La de las Islas Malvinas, señala, se encuentra ubicada en "territorio soberano" y es capaz de brindar apoyo a todas las fuerzas navales, aéreas y terrestres. Además, el informe incluye un mapa indicando la localización de las instalaciones militares de los Estados miembros de la Unión Europea y, desde la base en las Islas Malvinas, salen tres flechas dirigidas hacia la Patagonia, la Antártida y el Atlántico Sur. Según el documento, estas flechas indican "potenciales direcciones para una proyección de poder". Así lo muestra el cuadro:



Fuente: Policy Department External Policies of European Parliament.

14. Traducción propia.

Como muestra el mapa, la Unión Europea en su conjunto considera a las Islas Malvinas como una base militar que, a su vez, cuenta con diferentes propósitos geopolíticos, todos ellos dentro del Atlántico Sur. En un análisis acerca de este documento, Barrios y Lavallén Ranea destacan que el informe propone que las bases británicas (y francesas) sean "europeizadas", con el fin de que la UE pueda equiparar el poder militar de la armada de Asia. Y agregan, asimismo, que esas instalaciones militares de los Estados miembros de la Unión Europea proveerían un activo formidable para la expansión geográfica y funcional de la "Grand Estrategia" de la Unión (2016: 316).

Hang y Dojas (2016) agregan que, por el lado del Reino Unido,

> La ocupación de nuestros territorios insulares continúa explicándose por la importancia de conservar una base de apoyo para el despliegue hacia el Océano Pacífico, la Antártida y las costas africanas; la explotación de los cuantiosos recursos pesqueros del lecho y subsuelo de la plataforma continental próxima a las islas y, potencialmente, de la Antártida si se abre a una futura explotación. (370)

2.3 NUEVO PANORAMA

Tras la decisión tomada a partir de un referéndum celebrado en el Reino Unido el 23 de junio del año 2016 y mediante el cual se decidió formalmente su salida de la Unión Europea, comenzaron lentamente a dictarse nuevas normas regulatorias. Una de ellas tuvo lugar en enero de 2019, cuando la Comisión Europa propuso sustituir la Decisión sobre la asociación de los países y territorios de ultramar con la Unión Europea por un documento que no contempla los doce PTU asociados con el Reino Unido:

> Teniendo en cuenta la salida del Reino Unido de la Unión Europea (...), así como del marco financiero plurianual 2021-2027, la Comisión propuso el 14 de junio de 2018 una nueva DAU para una Unión de veintisiete Estados miembros. Por tanto, afecta a trece PTU vinculados a tres Estados miembros: Dinamarca, Francia y Países Bajos[15].

15. Texto de la propuesta de la Decisión del Consejo 2018/0244 – 2018/0461 "relativa a la asociación de los países de la Unión Europea, incluidas las relaciones entre la Unión Europea, por una parte, y Groenlandia y el Reino de Dinamarca, por otra (Decisión de Asociación de Ultramar)".

En síntesis, a partir de la salida del Reino Unido de la Unión Europea, los "países y territorios de ultramar" asociados a la UE pasan de ser 25 a 13, reduciéndose considerablemente el gasto destinado a estos PTU, como así también su rango de aplicación geográfico. Siendo ahora Aruba, Bonaire, Curazao, la Polinesia Francesa, los Territorios Australes Franceses, Groenlandia, Nueva Caledonia, Saba, San Bartolomé, San Pedro y Miquelón, San Eustaquio, San Martín y Wallis y Futuna los territorios de ultramar asociados a la Unión, surge aquí un dato clave: el Atlántico Sur queda fuera de la órbita de intervención de la Unión Europea.

3. MALVINAS Y EL *BREXIT*

3.1 PÉRDIDAS ECONÓMICAS

A partir de la exclusión de los países y territorios de ultramar británicos del texto de la Constitución Europea, los PTU perderán, en términos normativos, todos los beneficios que poseían al ser considerados "países y territorios" de los Estados miembros de la Unión[16]. Es decir, la prohibición de los derechos de aduana en importaciones de mercancía entre los mismos y otros Estados miembros de la Unión, por ejemplo, ya no aplicará más para ellos. Así, las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur pierden el status de PTU y los beneficios y protecciones que gozaban al ser consideradas dependencias del Reino Unido. Un ejemplo es la ayuda económica para el desarrollo de la economía de las Islas y las compensaciones contempladas para la exportación de bienes al ser consideradas (las Islas Malvinas) como PTU aislado, que dependerán ahora solo del Reino Unido y ya no del presupuesto otorgado por el Fondo Europeo de Desarrollo (FED).

En relación al apoyo económico para el desarrollo, por citar un caso, en el período 2014-2018, el FED asignó 5,9 millones de euros al gobierno de Malvi-

Disponible en: http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0480_ES.html?redirect#title4

16. Disposiciones establecidas en la cuarta parte de la Constitución de la Unión Europea, denominada "Asociación de los países y territorios de ultramar", artículos 198-204 (antiguos 182-188 TCE).

nas como parte de su 11th Round of the European Development Fund (Gobierno de las Islas Malvinas, 2014). Esto es un programa creado por los Estados miembro de la Unión Europea destinado a incentivar el desarrollo económico y social de los países y territorios de ultramar, principalmente apuntando a diversificar su economía y apoyar a las pequeñas y medianas empresas.

Por otro lado, excepto en Gibraltar[17], los territorios de ultramar británicos no estuvieron habilitados para participar del referéndum llevado a cabo el 23 de junio de 2016 que determinó la salida del Reino Unido de la Unión Europea. Sin embargo, el gobierno kelper manifestó rápidamente su preocupación por el hecho de tener que abandonar el mercado único de la UE y los beneficios arancelarios que ello conllevaba. Si bien días después de la votación emitió un comunicado donde instó a investigar las implicancias del *brexit,* aseguró que el objetivo era retener los beneficios en materia comercial. Tiempo después, con las negociaciones de salida ya en marcha, las autoridades impuestas en las Islas Malvinas hablaron de un "golpe económico catastrófico"[18] si su mercado debiera afrontar nuevos aranceles. Asimismo, manifestaron preocupación con lo que pudiera hacer Argentina si se concretaba el *brexit*, ya que en febrero de 2016, antes del referéndum, los miembros de la Asamblea Legislativa del gobierno kelper enviaron una carta al diputado británico Alan Johnson donde se refirieron a las implicancias para las Islas de la salida del Reino Unido de la Unión Europea, haciendo hincapié en la economía y la seguridad: "Si el Reino Unido ya no fuera miembro de la UE, el apoyo sería mucho menor y podría alentar a Argentina a ser mucho más agresiva en su enfoque", reza el documento. Y agrega que la salida del Reino Unido de la Unión Europea "tendrá implicaciones amplias y profundas para las Islas Malvinas, nuestra gente y las empresas que operan en las Islas" (Gobierno de las Islas Malvinas, 2016).

En cuanto a las actividades económicas, la industria pesquera es la más importante en las Islas Malvinas, representando alrededor del 60 % del Producto Bruto Interno (PBI) de los poco más de tres mil habitantes que allí viven.

---

17. El resultado en el peñón arrojó un 95,9 % de los votos a favor de seguir formando parte de la UE. Fuente: BBC.

18. "Brexit: Falklands Islands governement sounds alarm on leaving single market". Artículo periodístico. *The Independent.* 12 de mayo de 2018. Disponible en: https://www.independent.co.uk/news/uk/politics/brexit-falklands-islands-single-market-trade-eu-fishing-loligo-squid-government-a8347696.html.

Y de ese porcentaje, el 94 % se exportaba al mercado de la Unión Europea, es decir, alrededor de 42 mil toneladas de pescado. De allí el temor de los isleños de que las exportaciones deban estar sujetas a los aranceles de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Ante este panorama, los comerciantes de las Islas ya estimaban antes del *brexit* una caída de entre 16 y 30 por ciento en los ingresos obtenidos por la pesca y la carne[19].

Dicho esto, el gobierno británico carga en sus espaldas con las consecuencias económicas del *brexit* en sus PTU, tanto para el comercio como para el desarrollo de las actividades de cada uno de ellos.

3.2 TURISMO Y VUELOS

El turismo es otra de las principales actividades económicas en las Islas luego de la pesca, la carne y la lana, representando poco más del 2 % de su PBI. Si bien los isleños promueven la visita de extranjeros a las islas, la ubicación geográfica de las mismas lleva a que la principal vía de acceso del turismo sea a través de los vuelos, un punto que en los últimos años ha tenido sus vaivenes.

En relación al Continente, tras un acuerdo entre Argentina y Reino Unido en 1999[20], se acordaron vuelos operados por LATAM desde la ciudad de Punta Arenas, Chile, a Malvinas con dos escalas mensuales en la ciudad de Río Gallegos, donde podían embarcar y desembarcar pasajeros. En 2016, a partir del acuerdo Foradori-Duncan, se agregó un vuelo comercial, también de la empresa LATAM, desde Brasil hacia las islas con una escala semanal en la ciudad de Córdoba, acercando a los isleños la posibilidad de tener mayor conectividad con el Continente y, principalmente, con un socio comercial y una potencia regional como Brasil.

Sin embargo, la promesa del actual Presidente de la Nación, Alberto Fernández, de dar marcha atrás con el acuerdo (y, por ende, suspender estos

19. "Com receio sobre impacto econômico, Malvinas torcem por bom acordo do Brexit". Información de prensa. Agencia EFE. 13 de noviembre de 2018. Disponible en: https://www.efe.com/efe/brasil/economia/com-receio-sobre-impacto-economico-malvinas-torcem-por-bom-acordo-do-brexit/50000240-3811572.

20. Declaración conjunta de las Delegaciones de la Argentina y del Reino Unido de Londres, 13 y 14 de julio de 1999.

vuelos), primero, y la pandemia, después, provocaron el cierre de esa ruta y la interrupción del vuelo desde Chile a causa del coronavirus. Lo llamativo es que, hasta mayo de 2022, el vuelo Punta Arenas - Río Gallegos - Islas Malvinas no se restableció por decisión unilateral del Reino Unido, provocando varias protestas por parte de la Argentina, que también propuso en 2020, 2021 y 2022 vuelos humanitarios a Malvinas, todos rechazados luego por los isleños.

La pandemia del coronavirus y la suspensión por tiempo indefinido de los vuelos desde el Continente afectaron al sector turístico de las Islas Malvinas. Un *working-paper* realizado por el Comité Especial de Descolonización (2022) resalta que, en el año 2020, los isleños recibieron un 60 % menos de turistas en relación al 2019. Pero, más allá de los números, la pandemia dejó en evidencia el aislamiento que poseen las Islas cuando no cuentan con vuelos comerciales y, en consecuencia, la dependencia existente con el Reino Unido.

3.3 LA ESTRATEGIA ARGENTINA

Ahora bien, teniendo en cuenta esta situación, además de lo dificultosa que resultó puertas adentro la salida definitiva del Reino Unido de la Unión Europea, y sin olvidar que el Atlántico Sur quedó fuera del ámbito geográfico de acción del Tratado de Lisboa, resulta importante plantearse el papel a jugar por Argentina tras el *brexit.* Es decir, si la Unión Europea en su conjunto reconoce a través de su Constitución a las Islas Malvinas como un territorio de ultramar del Reino Unido, con la salida del bloque de la UE, la Argentina tiene las puertas abiertas para llevar adelante negociaciones con naciones europeas que antes tenía vetadas. Obtener el reconocimiento de la soberanía argentina sobre las Islas o apoyo diplomático para llamar al Reino Unido a sentarse a negociar, según lo establece la resolución 2065 de Naciones Unidas, ya implica avances.

Cabe recordar en este punto que, entre los años 2003 y 2015, la Argentina llevó adelante la estrategia de expandir el conflicto hacia la región latinoamericana, es decir, "regionalizar" la cuestión Malvinas. En este sentido, se hizo hincapié en que el avance del Reino Unido en relación a la pesca, la militarización, la exploración de hidrocarburos, etc., no solo perjudicaba a nuestro país sino a toda Sudamérica. Bajo esa premisa, el gobierno logró apoyos en distintos foros internacionales y obtuvo la firma de acuerdos bilaterales y consensos de bloques regionales para tomar medidas concretas y visibilizar el reclamo

de soberanía por Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. ALADI, UNASUR, MERCOSUR, ASPA, el Grupo 77 + China y PARLASUR son algunos de los foros y organismos internacionales y regionales que emitieron documentos de apoyo a las demandas de Argentina durante ese período.

Esta estrategia fue efectiva desde el punto de vista político teniendo en cuenta el rechazo constante del Reino Unido ante cada declaración y su intento, sin suerte, de evitar las alianzas regionales de la Argentina.

4. CONSIDERACIONES FINALES

En este trabajo se pretendió analizar, a partir de un recorrido de los hechos más importantes de los últimos años, cuáles son los destinos posibles de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, en términos normativos, económicos y geopolíticos. como consecuencia de la salida del Reino Unido de la Unión Europea. En este sentido, sostengo que están dadas las condiciones para que, a partir del *brexit,* se abra una puerta más para que la Argentina comience nuevas negociaciones multilaterales con los 27 Estados miembros de la UE.

En la primera parte de este ensayo, realicé una breve descripción de algunos conceptos claves de la geopolítica clásica y la importancia de las Islas Malvinas dentro del Atlántico Sur en relación a su ubicación geográfica, pero principalmente como fuente de variados recursos naturales. Asimismo, introduje nociones del realismo clásico y neoclásico que ayudan a entender mejor el relacionamiento entre Estados y la composición del sistema internacional en base al peso en términos de poder de cada uno de ellos.

En la segunda parte hice hincapié específicamente en el contexto normativo en que se encuadra este territorio ocupado por el Reino Unido desde 1833. Es decir, el trato que las Islas Malvinas obtienen al ser consideradas por la Unión Europea como un "territorio de ultramar" del Reino Unido, y cómo se enmarcan en la legislación de Europa en relación a los conceptos normativos, económicos y militares del Tratado de Lisboa, sus protocolos y resoluciones derivadas.

Luego profundicé acerca de las consecuencias legales y económicas para las Islas Malvinas a partir del *brexit*. Allí, expliqué cómo quedó configurado el

Tratado de Lisboa con la salida de los trece países y territorios de ultramar británicos, panorama para el cual la Unión Europea ya se venía preparando. En el plano económico, los isleños muestran preocupación ante el *brexit* y las consecuencias financieras que conlleva, sin embargo oficialmente aseguran poseer una economía robusta. En el *working paper* de Naciones Unidas antes mencionado, se señala que "de acuerdo a la potencia administradora, el territorio tiene una economía fuerte, la cual provee altos estándares de vida a sus residentes".

Por último, señalé la estrategia llevada adelante por la Argentina y el Reino Unido en materia de política exterior, desde la "regionalización" de la cuestión Malvinas en el caso argentino, a la importancia estratégica de las Islas para el gobierno británico y sus intenciones de seguir invirtiendo recursos en infraestructura y equipamiento militar.

A partir de este análisis, se vislumbra que, si bien el *brexit* es reciente, para la Argentina puede significar una oportunidad para dar un paso importante en su reclamo de soberanía sobre las Islas Malvinas, al generarse las siguientes condiciones: por un lado, el cambio de normativa de la UE y la exclusión de los territorios de ultramar británicos de la lista de PTU de la Constitución de la Unión Europea deja al Reino Unido sin las arcas europeas y los beneficios fiscales y comerciales a sus PTU, como así también quedan fuera del presupuesto del Fondo para el Desarrollo Económico europeo. Es decir, para estos territorios británicos el *brexit* implica un golpe en el plano político, en primer lugar, porque no deseaban dejar de formar parte de la Unión Europea y, en segundo lugar, en términos económicos, debido a los beneficios de los que gozaban gracias al Tratado de Lisboa y los acuerdos comerciales con la UE.

Por otro lado, como señalé anteriormente, no debe olvidarse que el Atlántico Sur queda fuera de la órbita de intervención de la Unión Europea. Este no es un dato menor, ya que independientemente de que esos territorios de ultramar británicos dependan ahora militar y económicamente del Reino Unido, implica también un aislamiento político para esta potencia a los fines de expandir sus intereses en la región. Este escenario constituye una gran oportunidad para que la Argentina tome un mayor protagonismo y presencia en las aguas del Atlántico Sur, una zona clave en la configuración geopolítica global. Esa soledad del Reino Unido se suma a una lista de desafíos y consecuencias que deberá afrontar a partir de su salida de la Unión Europea, hecho que lo deja en una posición de mayor debilidad y desorganización.

En el plano local, en relación a la cuestión Malvinas, el gobierno está dando continuidad a las estrategias implementadas durante el período 2003-2015, cuando el asunto jugó un papel clave dentro de la política de Estado. Retomar los logros y alianzas alcanzados por vía diplomática son algunas de ellas. Así, la "regionalización" del asunto puede trasladarse a Europa para obtener el apoyo de países con mayor peso en el plano internacional, hecho que puede generar las condiciones necesarias para sentar al Reino Unido a negociar con la Argentina. En este punto, nuestro país puede enfrentar las negociaciones con un mayor grado de poder.

Teniendo en cuenta, asimismo, que el Reino Unido no cede en relación a las Islas Malvinas ni a la riqueza de los recursos naturales que allí existen, como tampoco a su presencia en el Atlántico Sur, cabe hacerse algunas preguntas sobre la política exterior a implementar por parte de Argentina. Primero, determinar si nuestro país será capaz en términos económicos de desarrollar mayor tecnología y una flota naval que lleve adelante un despliegue más amplio para ejercer mayor control y poderío en las aguas del Atlántico Sur, zona donde, como expliqué, se hallan diversas riquezas en materia de recursos naturales. Segundo, en el plano económico las transacciones comerciales de los isleños muestran una profunda dependencia del Reino Unido, que tras su salida de la Unión Europea y la pérdida de los beneficios que conllevaba formar parte del bloque, profundiza su dependencia a la buena voluntad del Reino Unido. Asimismo, como señalé anteriormente, la pandemia dejó en evidencia el aislamiento en el que se encuentran las Islas, potenciada por las medidas en política exterior de la Argentina ante la falta de diálogo.

Por otro lado, en términos políticos, resulta importante determinar si seremos capaces de diseñar una estrategia que permita tomar cartas en el asunto ante la nueva configuración de la Unión Europea. Dicho en otras palabras, si la política exterior del Estado argentino en relación a la cuestión Malvinas tendrá en cuenta esta gran puerta que se abre a partir del *brexit*. Si bien el Reino Unido no baja la guardia, entran en juego nuevos actores que antes estaban vedados para Argentina y que ahora pueden transformarse en nuevos aliados: los países miembros de la Unión Europea.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes primarias

"Asistencia financiera de la Unión: ayuda suplementaria en caso de fluctuaciones a corto plazo de los ingresos de exportación". En Decisión 2013/755/UE del Consejo relativa a la asociación de los países y territorios de ultramar con la Unión Europea. Anexo V. Art. 1.

Cancillería de la República Argentina (2016). Comunicado Conjunto. Información para la prensa N° 304/16. Disponible en: https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/comunicados/comunicado-conjunto-9.

Decisión 2013/755/UE del Consejo de la Unión Europea "relativa a la asociación de los países y territorios de ultramar con la Unión Europea". 25 de noviembre de 2013.

Decisión del Consejo 2018/0244 – 2018/0461 "relativa a la asociación de los países de la Unión Europea, incluidas las relaciones entre la Unión Europea, por una parte, y Groenlandia y el Reino de Dinamarca, por otra (Decisión de Asociación de Ultramar)".

Gobierno de las Islas Malvinas (2014). *Policy & Economic Development Unit*. European Development Fund.

Gobierno de las Islas Malvinas (2016). *Written evidence from Sukey Cameron MBE, Representative, Falkland Islands Government.* Disponible en: http://data.parliament.uk/WrittenEvidence/CommitteeEvidence.svc/EvidenceDocument/Foreign%20Affairs/The%20costs%20and%20benefits%20of%20UK%20membership%20of%20the%20EU/written/29430.html.

Comité Especial de Descolonización (2022). *Working paper.* Naciones Unidas.

Orientaciones Consecutivas a la Notificación del Reino Unido en Virtud del Artículo 50 del TUE. Consejo Europeo. 29 de abril de 2017. Punto N°24.

Tratado de la Unión Europea, Lisboa (Portugal), 17-12-2007.

Artículos periodísticos

"Argentina launches naval campaign to isolate Falkland Islands" (5 de diciembre de 2011). Diario *The Telegraph.* Disponible en: http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/southamerica/falklandislands/8936750/Argentina-launches-naval-campaign-to-isolate-Falkland-Islands.html.

"Brexit: Falklands Islands governement sounds alarm on leaving single market" (12 de mayo de 2018). Diario *The Independent.* Disponible en: https://www.independent.co.uk/news/uk/politics/brexit-falklands-islands-single-market-trade-eu-fishing-loligo-squid-government-a8347696.html.

"Com receio sobre impacto econômico, Malvinas torcem por bom acordo do Brexit" (13 de noviembre de 2018). Agencia EFE. Disponible en: https://www.efe.com/efe/brasil/economia/com-receio-sobre-impacto-economico-malvinas-torcem-por-bom-acordo-do-brexit/50000240-3811572.

"Falkland Islands marine protection zone could prompt Argentina blacklash" (7 de diciembre de 2011). Diario *The Telegraph.* Disponible en: http://www.telegraph.co.uk/news/earth/environment/8939756/Falkland-Islands-marine-protection-zone-could-prompt-Argentina-backlash.html.

"Malvinas: el Gobierno desarma los compromisos firmados por Mauricio Macri" (22 de junio de 2020). Diario *La Nación.* Disponible en: https://www.lanacion.com.ar/politica/malvinas-nid2381903.

"Malvinas: se viene otra batalla legal por el petróleo" (3 de junio de 2015). Diario *Clarín*. Disponible en: https://www.clarin.com/politica/malvinas-petroleo-petroleras-kelpers-batalla-legal_0_S146wdtv7g.html.

"Respuesta británica por la maniobra militar en Malvinas: 'Fue un ejercicio de rutina'" (14 de noviembre de 2014). Diario *La Nación*. Disponible en: https://www.lanacion.com.ar/politica/respuesta-malvinas-nid1743921

Fuentes secundarias

Arnaud, G. (2014). "Malvinas, Atlántico Sur y Antártida". En *Repensar Malvinas, perspectiva histórico-jurídica. Seminario Permanente sobre la cuestión Malvinas*. IV. CARI.

Barrios, M. y Lavallén Ranea, F. (2016). "Política y diplomacia en la disputa de soberanía del Atlántico Sur. 2000-2015". En *Repensando Malvinas*. *Una causa nacional.* Buenos Aires: Editorial El Ateneo.

Bologna, A. B. (2014). "Malvinas: una política activa frente al Reino unido y la Comunidad Internacional". En *La Política Exterior de Cristina Fernández de Kirchner al finalizar su mandato*. Rosario: UNR.

Centro de Altos Estudios Brasil Século XXI (2013). “Atlântico Sul: recursos, desafíos e oportunidades”. En *Dimensões estratégicas do desenvolvimiento brasileiro. Brasil, América Latina e África: convergencias geopolíticas e estratégias de integração.* Brasilia, DF: Centro de Gestão e Estudos Estratégicos.

Embajada Argentina en Londres (2014). *Diálogo por Malvinas, reflexiones y acciones desde la Embajada Argentina en Londres.*

Guyer, R. (2004). “Centenario Antártico”. *Boletín del Instituto de Seguridad Internacional y Asuntos Estratégicos (ISIAE).* Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI). Buenos Aires. Año 7; N° 31.

Hang, J. & Dojas, A. (2016). “El Atlántico Sur como escenario estratégico”. En J. A. Lanús, *Repensando Malvinas. Una causa nacional.* Buenos Aires: El Ateneo.

Instituto de Seguridad Internacional y Asuntos Estratégicos ISIAE (2000). “Posición Británica en el Cuadrante Austral”. *Boletín del Instituto de Seguridad Internacional y Asuntos Estratégicos (ISIAE).* Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI). Buenos Aires. Nro. 11 al 15.

Rogers, J. & Simón, L. (2009). “The status and location of the military installations of the member States of the European Union and their potential role for the european Security and Defense Policy (ESDP)”. Policy Department External Policies of European Parliament. European Communities. Brussels.

Klare, M. (2008). *Rising Powers, Shrinking Planet.* England: Oneworld Publications.

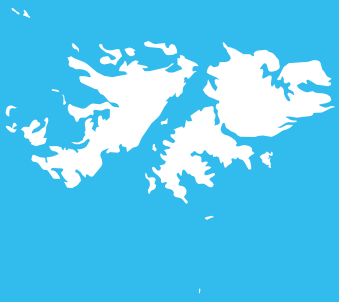
Le Billon, P. (2004). “The Geopolitical Economy of ‘Resource Wars’”. *Geopolitics.* Londres. Vol. 9. N° 1.

Lobell, S.E.; Neal, J.G. y Williams, K.P. (2015). “Why do secondary states choose to support, follow or challenge?” *International Politics.* Vol. 52. Nro. 2. Reino Unido: Palgrave Macmillan Publishers.

Morgenthau, H. (1948). *Política entre naciones.* Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.

Rose, G. (1998). “Neoclassical Realism and Theories of Foreign Policy”. En *World Politics.* Vol. 51, Nro. 1. Reino Unido: Cambridge University Press.

Valladares, J. (2016). “Atlántico Sur. Consideraciones científicas y de sus recursos”. En *Repensando Malvinas. Una causa nacional.* Reino Unido: Editorial El Ateneo.



MALVINAS: SOBERANÍA, ECONOMÍA Y FUTURO

Edgardo Esteban

Debatir sobre Malvinas nos permite reconstruir nuestra propia historia, la que nos conforma como país y que se reitera con el justo reclamo que lleva adelante Argentina desde hace 189 años, avasallada por la posesión colonial de Gran Bretaña. Este nuevo libro, *Malvinas 40 años. Aportes económicos sobre el Atlántico Sur*, resulta fundamental para analizar y entender la importancia que tiene la soberanía económica, y desarrolla propuestas que nos permiten reafirmar que Malvinas es y será una causa nacional.

Desde sus inicios como nación organizada e independiente, Argentina discute políticas de defensa de los intereses económicos en torno a Malvinas, pero aún existe una asignatura pendiente: ¿cómo construir una política de Estado sólida en torno a la defensa de los recursos naturales de nuestro mar austral? Malvinas es un problema económico a resolver y presenta una gran variedad de desafíos. Nuestro mar es productor continuo de proteínas. Muy rico en pesca, minerales e hidrocarburos fundamentales, nuestro mar es pasado, presente y, sin dudas, una región fundamental para un crecimiento económico mirando hacia el futuro.

Por lo tanto, no podemos dejar de reiterar el permanente y justo reclamo que tenemos desde 1833. Debemos exigir al Reino Unido la discusión sobre la soberanía de Malvinas e Islas del Atlántico Sur, tal como lo establece la resolución 2065 de las Naciones Unidas desde hace 57 años. Los usurpadores británicos trabajan para fortalecer la base militar en Monte Agradable, la más grande de un aliado de la OTAN en el hemisferio sur. Multiplican su capacidad en armamento y radares e instalan buques de guerra en una zona de paz, ocupando 1.639.900 kilómetros cuadrados de nuestra soberanía marítima y controlando nuestros pasajes bioceánicos Atlántico/Pacifico, por donde circulan con absoluta impunidad sus submarinos nucleares. Si ocurriera un accidente en el Canal de Panamá, estos pasajes son los únicos pasos fluviales entre los dos océanos.

Al mismo tiempo, los británicos que ocupan nuestras islas reciben regalías pesqueras a cambio de la depredación de la fauna ictícola. Solo en el año 2022, capturaron más de 95.400 toneladas de calamar. Entre 1983 y 2020 recaudaron 187 mil millones de dólares en regalías pesqueras. ¿Cuántas escuelas, universidades, hospitales, viviendas o rutas se podrían construir en nuestro país con ese dinero? A pesar de la salida de Gran Bretaña de la Unión Europea, a instancias de España, los productos de esa pesca ilegal siguen ingresando a Europa sin aranceles. Uruguay y Chile dan apoyo logístico, portuario y permiten aterrizajes de aviones militares de la Fuerza Aérea Británica. Por estos días, el Reino Unido está invirtiendo 85.000.000 de dólares en la construcción de un puerto de aguas profundas en nuestras islas. Su objetivo es posicionarse mirando hacia la Antártida, especulando con apropiarse de sus alimentos, hidrocarburos y pensando cómo manejar, en un futuro no muy lejano, la mayor reserva de agua potable que tiene el planeta.

En la dinámica de nuestra política exterior, hay que buscar originar un quiebre sobre fórmulas y esquemas anteriores que fueron interpretados como entreguistas, posicionando la cuestión Malvinas con el objetivo de revertir el *statu quo* británico imperante en el sistema geopolítico del Atlántico Sur.

El acuerdo firmado el 13 de septiembre de 2016, por el exvicecanciller Carlos Foradori, solo buscó satisfacer los pedidos de la Corona Británica en temas como explotación de recursos, pesca, hidrocarburos o vuelos aéreos, sin ningún beneficio para nuestro país. Esa actitud no fue casual, fue parte de una política entreguista del gobierno de Mauricio Macri, que facilitó, con total impunidad, el avance británico sobre nuestro territorio marítimo, las riquezas de nuestro mar y nuestra plataforma austral.

En esta páginas reafirmamos, a través de la diversidad de opiniones, nuestro compromiso con el cumplimiento de la Cláusula Transitoria Primera de la Constitución Nacional y potenciamos el legítimo e imprescriptible reclamo por la soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes. Los gobiernos de turno, más allá de sus miradas ideológicas, deben desarrollar políticas soberanas sobre nuestra plataforma continental, profundizando la investigación científica y ampliando los puertos patagónicos, en especial, el de Ushuaia, ciudad capital de nuestra única provincia bicontinental, con jurisdicción en las Islas, en donde se construirá un Polo Logístico. Esta apuesta debe acompañarse con el desarrollo

de una marina mercante más activa, para fortalecer nuestras bases antárticas y recuperar nuestras rutas comerciales hoy abandonadas. La marina mercante de bandera argentina, tanto ELMA como YPF, estuvo y está unida de forma indisociable al pasado y al futuro del Atlántico Sur, la patagonia y las Islas. Durante la guerra, ELMA aportó barcos y hombres, muchos de los cuales dieron su vida en defensa de nuestra soberanía.

El Consejo de Malvinas, que depende de la Cancillería, creado por ley en el año 2020, es un buen ejemplo de gestión. Todas las fuerzas políticas, instituciones, representantes del mundo académico y excombatientes tienen participación. Su objetivo es diseñar y llevar adelante estrategias que permitan conducir con éxito el reclamo más allá de los calendarios electorales y marcar con claridad los principales objetivos de esa política de Estado.

En nuestra inmensa superficie continental, en cada ciudad, por más pequeña que sea, hay un monumento, una plaza, una escuela, una calle, un monolito o un mural que recuerda a nuestros compañeros caídos y reivindica la causa. Malvinas es, así, un lugar de pertenencia para el pueblo argentino, una causa nacional, popular y regional de lucha contra el colonialismo. En ese contexto, mantener el proceso de malvinización, que implica la integración con los países de la región, es fundamental.

Este libro resulta una herramienta valiosa para conocer, debatir y expandir las posibilidades económicas de esa región de nuestra patria que hoy es usurpada por una potencia extranjera. Cuanto más conozcamos sobre el Atlántico Sur, su capacidad productiva y su historia, mejor preparados vamos a estar para enfrentar los tiempos venideros que se acercan con una gran carga de dudas y desafíos.

Evoquemos lo pasado pensando en el futuro, recorriendo todos los caminos posibles en el reclamo, bajo el signo de la paz. Expliquemos a las generaciones venideras el porqué de este amor y compromiso que tenemos por la causa Malvinas y junto a ellos generemos la fuerza necesaria para recuperar lo que por derecho nos corresponde.

Edgardo Esteban
Periodista, excombatiente y director del
Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur.

MANUEL BELGRANO EDICIONES

Ministerio de Economía
Argentina

Ministerio de Relaciones Exteriores,
Comercio Internacional y Culto
Argentina

MUSEO
MALVINAS
E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR