

Conceptos ¹⁰⁰

Dossier

Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur en perspectiva: soberanía, historia y geopolítica

INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN

UMSA UNIVERSIDAD
DEL MUSEO SOCIAL ARGENTINO

CONCEPTOS

Boletín de la Universidad del Museo Social Argentino

Av. Corrientes 1723

C1042AAD – CABA

Tel. (54-11) 5530-7600

Fax: (54-11) 5530-7614

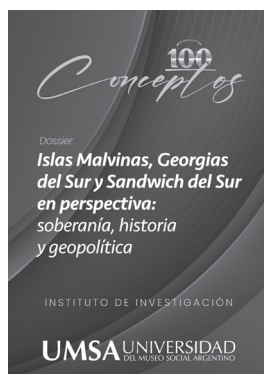
Sarmiento 1565

C1042ABC – CABA

Tel. (54-11) 5217-9401/02

E-mail: conceptos@umsa.edu.ar

Año 100 / Nº 524 / Agosto 2025



AUTORIDADES

Rector Emérito

Dr. Guillermo E. Garbarini Islas †

Rector

Dr. Eduardo E. Sisco

Vicerrectorado de Posgrado e Investigación

A cargo del Sr. Rector

Secretario General

Lic. Aníbal C. Luzuriaga

Miembros del Comité Ejecutivo

Dr. Ernesto R. B. Polotto

Dr. Patricio M. Asensio Vives

Dr. Félix A. Linfante

Facultad de Artes

Decana Lic. Alejandra Portela

Facultad de Ciencias Económicas

Decano Dr. Luis del Prado

Facultad de Ciencias Humanas

Decano Lic. Gustavo Mäusel

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Decano Mag. Dr. Mariano Cúneo Libarona
(en uso de licencia)

Decano interino

Dr. Fabián Enrique Vázquez

Facultad de Lenguas Modernas

Decana Lic. Fabiana Lassalle

Instituto de Investigación

Director Dr. Ernesto R. B. Polotto

Secretaria Académica

Lic. Leandra Martínez Rodríguez

Director de publicación

Dr. Ernesto R. B. Polotto

Secretario de Redacción

Dr. Eduardo Tenconi Colonna

Traductora

Mag. Cristina De Ortúzar

Editor responsable

Museo Social Argentino

Sumario

Editorial

Eduardo E. Sisco 7

La Cuestión Malvinas: ¿cooperación internacional regional o cooperación bilateral con el Reino Unido? Análisis entre 1983-2023

Oscar Armanelli 15

Fuerza Aérea Argentina. Apoyo y cooperación en Malvinas (1971-1982)

Mario Callejo 67

Malvinas: vida diaria, ejercicio soberano y relaciones sociales durante 1823-1831

Francisco Novas 107

Malvinas y un crimen de guerra: el hundimiento del Crucero General Belgrano

Ricardo Balestra 153

La responsabilidad por el contenido de los artículos es exclusiva de sus respectivos autores.

Editorial

*Por Eduardo E. Sisco**

Este *dossier* de Conceptos reúne profundas reflexiones sobre diferentes aspectos en torno a la cuestión de nuestros territorios usurpados por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte que, para abreviar, denominaremos Cuestión Malvinas.

La Argentina ha sido un ejemplo extraño en el mundo. Nacida de un virreinato del imperio español, fue líder en la declaración de su independencia, que se caracterizó por liberar y no por conquistar territorios que no le eran propios. En pocos años, fue consiguiendo el reconocimiento de su independencia por las principales naciones del mundo, entre ellas el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte que, en 1825, la reconoció como nación independiente en todos los territorios que ocupaba.

Sin embargo, casi 8 años después, sin invocar más título que la fuerza, ocupó las Islas Malvinas, habitadas y gobernadas por la Argentina. Esa usurpación, que fue rápidamente rechazada y reclamada por una Argentina consolidada como nación independiente, no fue respondida por la potencia usurpadora.

Con el tiempo, y mientras se mantenían relaciones internacionales y comerciales cada vez más importantes, la ocupación se mantuvo, aunque los argumentos fueron variando. Ya veremos en los trabajos que se exponen en este dossier, el desarrollo de estos. Lo único que cabe puntualizar es que el organismo internacional supremo, llamado a partir

de 1945, la Organización de las Naciones Unidas, determinó en 1965 la necesidad de poner fin a esta situación colonial que se extiende a los archipiélagos de Georgias del Sur y Sandwich de Sur instando a las partes a negociar y solucionar el conflicto.

Años más tarde, ocurre el conocido conflicto armado —entre abril y junio de 1982— y, después de sucesivas reuniones del Comité Especial de Descolonización y de la Asamblea de Naciones Unidas, instan a las partes a negociar el traspaso de soberanía. Mas allá de lo que se ha de publicar en posteriores ediciones de Conceptos, podemos hallar un resumen de toda esta situación en la obra *Tras su manto de neblinas*, publicada por esta Universidad en 2024.

Lo cierto es que el conflicto continúa porque el Reino Unido jamás ha hecho caso a las resoluciones de las Naciones Unidas, y ha cambiado sus argumentos, que son cada vez más débiles, falaces o mendaces. Todo ello por ocultar que la única razón que los mantiene allí es LA FUERZA.

Nuestro interés en Malvinas, que se empieza a visualizar en las publicaciones realizadas por distinguidos especialistas y protagonistas, tanto diplomáticos como militares, consiste en que la causa no se duerma, no se silencie y que perdure a través de todas las generaciones que sea necesario para lograr la reivindicación de esos territorios insulares argentinos. Esta ha sido la motivación principal de la Universidad para la creación de la Cátedra Permanente Malvinas Argentinas e Islas del Atlántico Sur, que tiene como profesor titular al Dr. Sergio Schiavini.

Es que, en realidad, tenemos una Patria mutilada, en una región cada vez más apreciada por un mundo que, en los últimos 50 años, ha duplicado su población, y con un Polo Sur, relativamente cercano a las Islas, en proceso de descongelamiento, hecho este que pone a la vista una enorme cantidad de recursos mineros, lo que aumenta esa atracción.

No obstante, se aferran al argumento que por sus hechos los británicos han desmentido, según el cual es decisiva la opinión de los ocupantes de las Islas, cuando la resolución vigente de la Naciones Unidas (2065) establece que lo único que hay que resguardar son los intereses de sus habitantes y no sus deseos. Este argumento, entonces, cae casi hasta el ridículo porque no hay habitantes ni en el archipiélago de Georgias del Sur ni en Sandwich del Sur, que los *brits* ocupan militarmente. Además, han procedido en forma contraria en el caso de la Isla Diego García (en el Océano Índico) donde sin reparos desalojaron a la población que las habitaba, para cederla a Estados Unidos.

Actualmente, tenemos una cláusula constitucional que obliga a todo gobierno argentino al reclamo por la soberanía de las Islas y contamos, también, con muchas voces desde el fondo del mar o desde la turba malvinera que nos están pidiendo que continuemos con esta demanda.

Lo cierto, como ya hemos mencionado en la obra citada, es que Malvinas plantea un desafío importante para la Argentina, este desafío consiste en convertirnos en la potencia para la cual nacimos. Debemos ser grandes y fuertes en lo económico, en

lo jurídico y en lo militar para así poder exigir que el ocupante ilegítimo cumpla con lo que la comunidad internacional reclama. Conseguir ese objetivo tiene que constituirse en una política nacional permanente y coherente para lograr que el ocupante acceda. Es esta una intención, entonces, el educar en la unidad de ese objetivo a todos los hijos de nuestra tierra.

**Abogado)*
Doctor en Ciencias Jurídicas (UMSA)
Rector UMSA
rectorado@umsa.edu.ar

Artículos

La Cuestión Malvinas: ¿cooperación internacional regional o cooperación bilateral con el Reino Unido? Análisis entre 1983-2023

The Malvinas Issue Regional International Cooperation or Bilateral Cooperation with the United Kingdom? Analysis between 1983-2023

Por Oscar Armanelli

Resumen

La Cuestión Malvinas es un tema pendiente en la política exterior argentina desde la guerra de 1982. La disputa territorial entre Argentina y el Reino Unido por las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, y el espacio marítimo circundante ha generado tensiones diplomáticas y ha obstaculizado la cooperación en áreas como la pesca, la energía y la seguridad. A pesar de los esfuerzos por encontrar una solución pacífica, el conflicto sigue sin resolverse.

Es evidente que Malvinas es de altísimo impacto en la agenda interna, más que en la externa. Si hacemos un repaso de la política exterior y de defensa desde 1983, en general, la preocupación giró en torno a los problemas de la inserción del país. Por eso, la Cuestión Malvinas ocupa un lugar marginal en la agenda internacional argentina.

Argentina, en forma alternada, ha recurrido al multilateralismo regional o bilateralismo con Gran

Bretaña, como distintas estrategias con el propósito de alcanzar la Cláusula Transitoria Primera de la Constitución Nacional, pero con resultados infructuosos.

Palabras clave: cooperación, multilateralismo, bilateral, Malvinas

Abstract

The Malvinas issue has been a pending issue in Argentine foreign policy since the 1982 war. The territorial dispute between Argentina and the United Kingdom over the Malvinas, South Georgia and South Sandwich Islands and the surrounding maritime space has generated diplomatic tensions and has hindered cooperation in areas such as fishing, energy and security. Despite efforts to find a peaceful solution, the conflict remains unresolved.

It is evident that the Malvinas issue has a very high impact on the domestic, rather than on the foreign agenda. Therefore, if we review our foreign and defense policy since 1983, the concern has generally revolved around the problems of the country's insertion. For this reason, the Malvinas issue occupies a marginal place on Argentina's international agenda.

Argentina has alternately resorted to regional multilateralism or bilateralism with Great Britain, as different strategies with a view to achieving the first transitional clause of the National Constitution, but with unsuccessful results.

Keywords: cooperation, multilateralism, bilateral, Malvinas.

Fecha de recepción: 10-02-2025

Fecha de aprobación: 09-04-2025

1. Introducción y planteamiento del problema

La Cuestión Malvinas es un tema pendiente en la política exterior argentina desde la guerra de 1982. A pesar de los esfuerzos por encontrar una solución pacífica, el conflicto sigue sin resolverse. En este artículo, se analizará la relación entre la Cuestión Malvinas y la cooperación internacional.

Desde el retorno a la democracia en 1983, y al cumplirse en el 2023 los 40 años de la democracia, la República Argentina ha ratificado su plena vocación de paz y la convicción de que la recuperación del ejercicio pleno y efectivo de la soberanía sobre las Islas Malvinas se logrará por la vía del Derecho Internacional y la diplomacia.

La pregunta que debemos definir como argentinos, en base a las distintas opciones utilizadas en estos cuarenta años, es: ¿cuál es la mejor para lograr el fin último, que es el pleno ejercicio de la soberanía en nuestras islas y su mar circundante?; o bien, hacerse a la idea de renunciar a él y analizar este espacio común con una potencia extracontinental presente.

Llegado a este punto, presentamos nuestro problema de investigación: ¿Argentina debe propiciar una cooperación regional para proteger sus intereses en el Atlántico Sur o debe establecer una cooperación selectiva con el RUGB y compartir intereses comunes?

Antes de ahondar en la investigación del tema, debemos tener presente algunas premisas o principios rectores de la cooperación, entre los que resaltamos:

- a. La decisión de cooperar es netamente política; el resto de los planos: diplomáticos, económicos o militares son contribuyentes.
- b. Las cuestiones conflictivas o disputas bilaterales marcan el inicio de un *"principio de acuerdo"*: la necesidad de acordar.

En virtud de estas dos premisas, las distintas administraciones han encarado distintos procesos de cooperación, algunos estuvieron centrados en buscar una apertura con el RUGB y otros han privilegiado la cooperación regional, con resultados dispares que analizaremos a continuación.

2. Marco teórico

Para efectuar el análisis de las distintas administraciones de gobierno, utilizamos la teoría de la Escuela Inglesa, dentro de las Relaciones Internacionales.

Hedley Bull, en 1977, escribe *La sociedad anárquica* e introduce la escuela inglesa y, con ella, el concepto de "orden" en las relaciones internacionales y habla de "sociedad internacional", un concepto superador de la mera noción del sistema internacional.

Pero ¿qué significa el orden, expresado por Bull? Lograr metas mediante acuerdos o disposiciones

que logren alcanzar las cuestiones elementales y universales de la vida en sociedad. Y ¿cuáles son esas metas? Las reduce a tres principios a ser aplicados por los países que deciden formar parte de esa comunidad, y ellos son:

- la vida;
- la propiedad (la idea de posesiones estabilizadas);
- la verdad (cumplir con lo pactado).

Mantener esto nos permite llegar a una sociedad internacional. ¿Y cuándo se concreta una sociedad internacional o sociedad de Estado? Cuando se crea un escenario en el cual un grupo de Estados, a partir de sus intereses comunes y valores, crea las reglas y las instituciones que hacen cumplir esas reglas.

En la Escuela Inglesa, las instituciones son de una concepción distinta a las liberales, aquí las instituciones son “prácticas”, no son “organismos”. Las instituciones de la sociedad internacional para Bull son cinco instituciones “difusas”, esto significa sin reglas explícitas; y ellas, a saber, son:

- equilibrio de poder;
- derecho internacional público;
- guerra (objetivada, ni justa ni injusta, la guerra existe);
- papel que desempeñan las grandes potencias (esferas de influencia);

- el rol de la diplomacia.

En definitiva, podemos resumir que la Escuela Inglesa es estado-céntrica; ello ha conducido a que América del Sur se haya posicionado como una sociedad internacional de carácter regional, donde los mecanismos formales e informales contribuyen a explicar el récord eminentemente prolífico de la región.

Llegado a este punto nos preguntamos: ¿cuáles son las principales contribuciones de América del Sur a la seguridad internacional para ser calificada como una sociedad internacional?

Entre las principales contribuciones podemos citar:

1. respeto por el principio de soberanía estatal;
2. resolución pacífica de controversias internacionales;
3. ausencia de carrera armamentista, pero modernización de los sistemas de armas para adquirir nuevas capacidades;
4. control de armamentos;
5. construcción de medidas de confianza mutua, algunas orientadas a transparentar la metodología en los gastos en defensa;
6. esquema de seguridad colectiva (por hacer); un hito fue el consejo de seguridad de defensa perteneciente a la UNASUR,

7. iniciativas políticas de carácter multilateral con implicancias en la seguridad regional.

En este contexto, la consolidación de la paz a través de la cooperación internacional adquiere una dimensión importante porque trabaja de manera permanente en pos del establecimiento, fomento y robustecimiento de vínculos e instancias de cooperación, colaboración e integración con todos aquellos países que considera estratégicos, en función de los intereses de nuestra Defensa Nacional.

Los vínculos de cooperación, que adopta como particularidad la política de defensa, estriban en que, trabajando en conjunto con otros países amigos, la República Argentina aumenta sus capacidades de gestionar de manera más eficiente y eficaz la defensa de sus intereses vitales y de hacer frente a los desafíos, tanto presentes como futuros.

A pesar de estos antecedentes, en pos de afirmar la cooperación internacional como un instrumento contribuyente a la seguridad, existe una situación conflictiva en nuestro territorio al tener un enclave colonial que atenta contra dos de los intereses vitales que son: la soberanía y la integridad territorial.

La presencia militar británica contradice la Resolución 41/11 de la Asamblea General de las Naciones Unidas (Zona de Paz y Cooperación en el Atlántico Sur) del año 1986, que, entre otras disposiciones, exhorta a los Estados de todas las demás regiones, en especial a los Estados militarmente importantes, a que respeten escrupulosamente la región del Atlántico Sur como zona de paz y cooperación, en particular,

mediante la reducción y eventual eliminación de la presencia militar.

Es por ello que la cooperación regional importante para Argentina es definida como:

El empeñamiento cooperativo es un principio estratégico que busca alcanzar su propósito a través del consenso institucionalizado, en lugar de la amenaza de coerción física o material. Presupone fundamentalmente objetivos de seguridad compatibles y busca establecer relaciones colaborativas en lugar de confrontaciones entre las organizaciones militares [...] en la práctica, la Seguridad Cooperativa busca estructurar acuerdos entre Estados, sobre la base de medidas que permitan prevenir la guerra entre Estados. [Esto se logra] previniendo que los medios para una agresión exitosa se puedan reunir. (Carter, Perry y Steinbruner, 1992, p. 7)

Por lo tanto, la estrategia de Seguridad Cooperativa cambia de la “preparación para contrarrestar amenazas a la prevención de que dichas amenazas surjan” (Carter, Perry y Steinbruner, 1992, p.8).

En consecuencia, el principal desafío consiste en encontrar un equilibrio entre la cooperación con los actores globales y la capacidad de definir y proteger de manera autónoma los intereses nacionales. Es en este contexto en el cual la política de Defensa Nacional junto a la integración regional adquiere un rol preponderante (Libro Blanco de la Defensa, 2023, p. 19).

La seguridad cooperativa puede ser analizada desde tres dimensiones con sus respectivos indicadores a saber:

a. Dimensión Política: sus indicadores son la relación entre Seguridad/Defensa, las prioridades de la política de Defensa y las funciones de las Fuerzas Armadas.

b. Dimensión Institucional: su indicador es la participación en organismos internacionales sobre Seguridad y Defensa.

c. Dimensión Estratégica-Militar: sus indicadores son las operaciones conjuntas y las medidas de Confianza Mutua.

De las cinco instituciones de la Escuela Inglesa de Bull, la primera y la segunda, es decir, el equilibrio de poder y el Derecho Internacional Público, cuando se excluye el concepto de soberanía, no podrían aplicarse.

En base al problema de investigación planteado y al marco teórico desarrollado, se presenta la siguiente hipótesis de trabajo: la cooperación regional política económica y militar es el camino más adecuado para plasmar la Cláusula Transitoria Primera de la Constitución Nacional.

3. Metodología

Se analizarán todas las administraciones de gobierno entre 1983 y 2023 y nos concentraremos en cada una de ellas, en las acciones de cooperación con el Reino

Unido y las acciones de cooperación regional con relación a Malvinas.

Para la elaboración del presente trabajo y para dar respuesta a cada una de las dimensiones e indicadores anteriormente citados, se propone realizar un análisis descriptivo y sincrónico, que se combinará con la búsqueda de datos secundarios a través de procedimientos bibliográficos.

De esta manera, se pretende analizar las principales teorías sobre los modelos de seguridad y sus definiciones en el nivel hemisférico y regional. En este sentido, adquieren particular importancia los *Libros Blancos de la Defensa* y las publicaciones especializadas en políticas de defensa de los Estados miembros de la UNASUR, como así también los mensajes estratégicos que se desprenden de las declaraciones de los principales actores sudamericanos.

4. Desarrollo:

4.1. *Administración Alfonsín (1983- 1989)*

Desde la vuelta a la democracia en 1983, la política de defensa argentina ha tenido un marcado déficit en la inclusión de los territorios del Atlántico Sur disputados con el Reino Unido, como una cuestión que debe ser considerada en el diseño y planeamiento de la defensa nacional. Esto es comprensible en la medida que, dentro de las preocupaciones políticas vinculadas al retorno al sistema democrático, la cuestión castrense aparecía como una problemática vinculada al control civil de las Fuerzas Armadas

(Fontana, 1984; Battaglino, 1999; López, 2001).

4.1.1. *Acciones de cooperación con Gran Bretaña*

Aunque la administración de Alfonsín no logró avances significativos en cuanto al reclamo de soberanía, se promovieron algunas acciones de cooperación que buscaban normalizar ciertos aspectos de las relaciones bilaterales tras la guerra de 1982. Aquí se enumeran algunas de las principales acciones de cooperación:

- a. reanudación de relaciones diplomáticas en temas consulares;
- b. acuerdo sobre repatriación de prisioneros de guerra;
- c. canal de diálogo en Naciones Unidas;
- d. acuerdos de cooperación en búsqueda y rescate marítimo;
- e. iniciativa de "congelamiento" de las tensiones;
- f. propuesta de diálogo bilateral.

La administración de Raúl Alfonsín tuvo que lidiar con las secuelas de la guerra de 1982, en un contexto internacional y local difícil, debido a la reciente restauración democrática en Argentina. Aunque no se concretaron muchos avances en términos de cooperación directa entre Argentina y el Reino Unido, la política de Alfonsín se centró en la búsqueda de un clima de distensión, con énfasis en los canales diplomáticos multilaterales y en ciertos aspectos

humanitarios y técnicos, como la repatriación de prisioneros de guerra y los acuerdos sobre seguridad marítima. El enfoque de Alfonsín fue uno de moderación, que evitó escalar el conflicto y dejó la puerta abierta a una futura cooperación.

4.1.2. Acciones de cooperación regional en torno a Malvinas

Durante la administración de Raúl Alfonsín (1983-1989), la política argentina hacia las Islas Malvinas incluyó esfuerzos importantes en el ámbito regional, tanto en términos de cooperación política como económica y militar. Alfonsín trabajó activamente para fortalecer la relación de Argentina con sus vecinos en América Latina y para generar apoyo internacional en su reclamo de soberanía sobre las Malvinas. A continuación, se enumeran las principales acciones de cooperación regional en los ámbitos político, económico y militar:

a. Fortalecimiento de la solidaridad latinoamericana

Alfonsín impulsó una política exterior orientada a recuperar y consolidar la solidaridad latinoamericana respecto al reclamo argentino sobre las Islas Malvinas. A través de diversos foros regionales, como la Organización de Estados Americanos (OEA) y el Grupo de Río, buscó el apoyo de sus vecinos, logrando que muchos países de la región expresaran su respaldo al derecho argentino sobre las Islas.

El propósito del fortalecimiento, al momento de la elaboración de la política exterior de Alfonsín, se propone partir de una concepción objetiva y realista

del mundo. Ello supone ubicar a la Argentina en un mundo bipolar en el que, siguiendo la tradición del partido en la materia, considera que el conflicto más grave del mundo no es el que enfrenta al Este y al Oeste, desde una visión ideológica, sino el que mantienen el Norte desarrollado y el Sur subdesarrollado¹ (Alfonsín, 2004, p. 107-112).

b. Cooperación con Brasil (Alianza del ABC)

La relación entre Argentina y Brasil fue clave para la estrategia diplomática de Alfonsín. Ambos países, que habían sido rivales en décadas anteriores, comenzaron un proceso de acercamiento y cooperación en áreas económicas y militares. En torno al conflicto de las Malvinas, Brasil mantuvo una postura de apoyo a la soberanía argentina, en parte como resultado de este nuevo clima de cooperación bilateral.

c. Apoyo de otros países sudamericanos

Alfonsín trabajó para obtener el respaldo de otros países de América del Sur, como Uruguay, Perú y Venezuela, en torno a la causa de Malvinas.

d. Integración económica regional

¹ El papel de paria internacional, que nuestro país sufriría, como describe Escudé (1992) en su obra, condujo al gobierno democrático del Dr. Raúl Alfonsín a generar una reformulación total del sistema relacional de nuestro país, fundamentado en el respeto a los Derechos Humanos, la Democracia, la institucionalidad y fortaleza del gobierno, y a la depuración y ordenamiento de la economía interna

La administración de Alfonsín trabajó para fortalecer la integración económica en América del Sur, lo que indirectamente ayudó a consolidar el respaldo regional en torno a Malvinas.

e. Colaboración militar limitada

En cuanto a la cooperación militar regional, aunque no hubo una alianza militar formal entre Argentina y otros países en torno al conflicto de Malvinas, el gobierno de Alfonsín buscó mejorar la cooperación militar con sus vecinos, especialmente con Brasil y Chile, a través del diálogo y la confianza mutua.

f. Apoyo diplomático en organismos internacionales

Alfonsín también aprovechó su política de cooperación regional para obtener el respaldo de los países de América Latina en organismos internacionales como las Naciones Unidas. En 1988², la Asamblea General de la ONU aprobó una resolución que reafirmaba la necesidad de que Argentina y el Reino Unido reanudaran las negociaciones sobre la soberanía de las Malvinas. Este logro fue en parte resultado del trabajo diplomático de Argentina en la región.

Referido a las dimensiones presentadas en la investigación tenemos:

2 Resolución 43/25 de 1988 las Naciones Unidas insta al diálogo entre las partes y por primera vez se instala la “Cuestión Malvinas” (ONU, 1989).

Dimensión Política	Dimensión Institucional	Dimensión Estratégica Militar
Cooperación regional para obtener apoyos internacionales.	Política exterior a recuperar y consolidar la solidaridad latinoamericana en la OEA y la creación del Grupo de Río.	Limitada, buscó dialogo con Brasil y reducir las tensiones con Chile.
En relación con el RUGB		
Cooperación técnica	No hubo avances en el diálogo sobre soberanía	Ninguna

Tabla 1: Análisis de las dimensiones en la cooperación regional y con Gran Bretaña entre 1983-1989. (Fuente: elaboración propia)

4.2 Administración Menem (1989-1999)

Durante la década de 1990, a la preocupación por el control civil se le sumó la inquietud por la misión principal de las Fuerzas Armadas. La evidente mejora en las relaciones bilaterales con Brasil y Chile, el ocaso de las hipótesis de conflicto y el surgimiento de una incipiente zona de paz en el Cono Sur sudamericano (Kacowicz, 1998; Battaglini, 2012) planteó interrogantes respecto del rol de la política de defensa argentina. Como respuesta, desde la esfera política se buscó profundizar el rol del instrumento militar en las misiones subsidiarias como la participación en misiones de paz (Laferriere y Soprano, 2016; Di Chiaro, 2019).

Las Islas Malvinas tuvieron un rol perimido en la política de defensa durante el gobierno de Menem (Magnani, 2019), cuando la defensa nacional se acopló a la estrategia argentina más general vinculada al reclamo por la soberanía de las Islas que se denominó como “paraguas de soberanía” (Rapoport y Spiguel, 2005). Esta estrategia buscaba reestablecer los vínculos con el Reino Unido con el costo de postergar la cuestión fundamental vinculada a la soberanía de los territorios reclamados por la Argentina (entrevista a Archibaldo Lanús, en Rapoport, 2017, p. 637). Asimismo, durante ese período el país desistió de realizar reclamos de soberanía en el plano multilateral, colocando la discusión siempre en el ámbito bilateral y bajo la lógica del paraguas de soberanía (Cisneros, en Rapoport, 2016).

La reforma constitucional de 1994 reza:

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. (Constitución Nacional, 1994)

4.2.1 Acciones de Cooperación con Gran Bretaña

Durante la presidencia de Carlos Menem (1989-1999) en Argentina, las relaciones con el Reino Unido, en

particular en relación con la Cuestión Malvinas, vivieron un cambio significativo hacia la cooperación en diversos temas. Aquí algunas de las principales acciones de cooperación en ese contexto:

1. **Acuerdo de Madrid (1990):** Se firmaron dos acuerdos entre Argentina y el Reino Unido en Madrid, donde ambos países acordaron restablecer relaciones diplomáticas formales tras la guerra de 1982. Estos acuerdos incluyeron temas de cooperación como la reducción de tensiones militares en el Atlántico Sur y la reanudación de relaciones comerciales y diplomáticas.
2. **Cooperación en pesca:** Ambos países llegaron a acuerdos para la explotación pesquera en el Atlántico Sur. Se establecieron mecanismos para evitar la sobrepesca en las aguas alrededor de las Islas Malvinas y coordinar la administración de los recursos pesqueros.
3. **Vuelos a las Islas Malvinas:** Se llegó a un acuerdo que permitió la reanudación de los vuelos comerciales entre Argentina y las Islas Malvinas, gestionados por aerolíneas chilenas, lo que mejoró la conectividad de las Islas con el continente.
4. **Cooperación en hidrocarburos:** Durante la década de 1990, Argentina y el Reino Unido mantuvieron conversaciones sobre la exploración y explotación conjunta de los recursos de hidrocarburos en el Atlántico Sur, aunque no se llegó a acuerdos concretos, marcó un cambio hacia la cooperación en áreas económicas.
5. **Acuerdo sobre desminado:** En 1999, ambos países firmaron un acuerdo para comenzar con el desminado de las áreas afectadas en las Islas Malvinas, tras el conflicto bélico de 1982.

6. Foro de cooperación: Se estableció un marco de diálogo regular entre ambos países para tratar temas relacionados con el Atlántico Sur, en el que se abordaban cuestiones de interés común, como la pesca, el medio ambiente y las actividades militares.

Estas acciones no implicaron cambios en la posición argentina sobre la soberanía de las Islas Malvinas, pero reflejaron un enfoque pragmático de la administración de Menem hacia la cooperación en áreas específicas, mientras mantenía su reclamo soberano.

4.2.2 Acciones de cooperación regional en torno a Malvinas

Menem adoptó un enfoque pragmático y de conciliación con el Reino Unido, lo que permitió mejorar las relaciones bilaterales y avanzar en áreas de cooperación en torno a Malvinas. Sin embargo, el reclamo de soberanía no fue abandonado, y Argentina mantuvo una estrategia activa en la búsqueda de apoyo regional. A continuación, se describen las principales acciones de cooperación regional en los ámbitos político, económico y militar en torno a Malvinas durante la administración Menem:

a. Política de "deshielo" con el Reino Unido

El enfoque conciliador de Menem buscaba normalizar las relaciones con el Reino Unido, tras la guerra de 1982. Este "deshielo" permitió la reanudación de relaciones diplomáticas plenas en 1990, con la firma de un Acuerdo de Madrid.

b. Cooperación política en la región

La administración Menem continuó buscando el apoyo de los países latinoamericanos para el reclamo de soberanía sobre las Malvinas. Argentina mantuvo su liderazgo en foros multilaterales, como la Organización de Estados Americanos (OEA), el Grupo de Río y las Naciones Unidas, donde constantemente renovaba el apoyo regional a su postura sobre la soberanía.

c. Cooperación militar limitada y enfoque en confianza mutua

En el ámbito militar, la administración de Menem adoptó una postura pragmática. Aunque Argentina y el Reino Unido seguían en desacuerdo sobre la soberanía de las Islas Malvinas, se tomaron medidas para reducir las tensiones militares en la región y evitar cualquier confrontación.

d. Reforzamiento de la diplomacia multilateral

Con las Naciones Unidas, Argentina siguió llevando la Cuestión Malvinas a la Asamblea General de la ONU, donde recibió apoyo de varios países latinoamericanos y de otras regiones del mundo. Aunque no se lograron avances significativos en cuanto a la soberanía, Menem logró mantener el tema en la agenda diplomática internacional³.

3 Los intereses del gobierno británico en torno de las islas pasaban por la extracción de petróleo. En consecuencia, habilitaron a los *kelpers* a extender licencias de exploración petrolera. Argentina rechazó esta actitud y logró la conformación de un grupo de Alto Nivel para discutir la cuestión petrolera (Dirección General de Cultura y Educación, 2024).

La administración de Carlos Menem adoptó un enfoque pragmático hacia las Islas Malvinas, priorizando la normalización de las relaciones con el Reino Unido mientras mantenía el reclamo de soberanía. La cooperación regional fue un componente clave de esta estrategia, con el apoyo de países latinoamericanos. Aunque no se lograron avances significativos en cuanto a la soberanía de las Islas, la administración de Menem marcó un cambio importante en la relación con el Reino Unido y en la diplomacia argentina respecto a las Malvinas.

Referido a las dimensiones presentadas en la investigación tenemos:

Dimensión Política	Dimensión Institucional	Dimensión Estratégica Militar
La cooperación económica fue la clave para consolidar políticas, especialmente con Brasil y Chile.	Reanudación de relaciones comerciales y diplomáticas.	Acuerdos bilaterales con Brasil y Chile para disminuir la tensión y crear un ambiente de estabilidad y confianza.
En relación con el RUGB		
Acercamiento bajo el concepto de “paraguas de soberanía”. Se orientó hacia la cooperación económica.	Recuperación de los territorios conforme a los principios del Derecho Internacional	Rol perimido a la política exterior. Acuerdo sobre desminado

Tabla 2: Análisis de las dimensiones en la cooperación regional y con Gran Bretaña entre 1989-1999. (Fuente: elaboración propia)

4.3 Administración de la Rúa (1999-2001)

En su Plataforma, la Alianza diseñó una política hacia Malvinas que seguiría con las negociaciones bilaterales iniciadas tras los Acuerdos de Madrid, pero que abandonaría la política de seducción del menemismo, y también retomaría el camino multilateral, reimpulsando la Resolución 2065/64 en la Asamblea General de la ONU (Alianza, 1999, p. 19-23).

En su discurso de asunción, De la Rúa señaló, como uno de sus seis objetivos para su política exterior, proseguir el mandato constitucional de recuperar la soberanía de las Islas Malvinas (De la Rúa, 1999, p.6).

Estos lineamientos fueron reafirmados por Rodríguez Giavarini en su discurso de nombramiento de las nuevas autoridades de la Cancillería en diciembre de 1999, cuando remarcó que buscaría la soberanía de las Islas por medios pacíficos y que se mantendrían negociaciones en dos niveles: bilaterales con el Reino Unido y multilaterales con la ONU, la OEA, etc. (Rodríguez Giavarini, 1999)⁴.

Se trataron temas comerciales de interés, tanto para los británicos con respecto a las inversiones en el país (acompañaron a esa delegación representantes

4 El abandono de la estrategia de seducción generó preocupación en los isleños y, por ello, en su mensaje de Navidad de 1999, el primer ministro Blair, elogió la continuidad de los acuerdos firmados por el menemismo a principios de ese año, sobre comunicación, visitas de argentinos a las Islas y el control de la pesca furtiva, como una forma de darles tranquilidad.

de Jaguar, British Petroleum, Shell, Rolls-Royce entre otras) como para los argentinos por la crisis doméstica y la depresión económica que sirvieron, según los británicos, para mantener al margen el espinoso problema del futuro de las Islas Malvinas (Simonoff, 2007, p.8).

Mientras tanto, los *kelpers* llamaron unilateralmente a licitación petrolera en febrero y abril de 2000, lo que motivó el rechazo argentino con la afirmación de la soberanía y un llamado a Gran Bretaña a negociar; además, en ese año existieron varios incidentes con buques pesqueros argentinos en la zona de exclusión.

Además de los pasos señalados en la Cancillería, se creó la Secretaría de Asuntos del Atlántico Sur, a cargo de la embajadora Susana Ruiz Cerruti, para recopilar y analizar la posibilidad de llevar el diferendo a la Corte Internacional de Justicia, como forma de explorar una nueva alternativa al asunto. Esta línea mereció críticas de varios analistas, como Carlos Soukassian quien, en una línea similar a la de Escudé, señaló que “es imposible llegar a una respuesta definitiva y categórica acerca de quién tiene el derecho de soberanía sobre las Islas Malvinas”. Asimismo, el analista señala que, cuando la Argentina ocupó las Islas en 1820, “obtuvo un rudimentario título sobre las Islas, basados en expectativas” y que el Reino Unido “puede hacer un caso fuerte de haber perfeccionado su título por la ocupación continua y eficaz y la subsiguiente incorporación formal de las Islas al Imperio Colonial Británico”. Otra variable, para nada menor, indicada por el autor fue “la composición de la Corte y las nacionalidades de sus jueces”. Y, finalmente, las similitudes entre

Malvinas y Gibraltar, ya que la resolución del primero (Malvinas) complica al segundo (Gibraltar) que ocupa un lugar de mayor relevancia estratégica (Soukassian, 2000, p.98)⁵. Por estos motivos, esta estrategia se abandonó en junio de 2001.

Debemos rescatar, como un logro importante de la gestión De la Rúa, el fin del veto británico para que la sede de la Organización del Tratado Antártico funcionase en Buenos Aires. Esto se logró bajando el perfil en la agenda sobre el tema y con cierto reacomodamiento en las bases antárticas. Para el Canciller Adalberto Rodríguez Giavarini, esto fue producto de “un diálogo firme y realista [que] ha permitido la cooperación y el entendimiento en otros frentes” (Rodríguez Giavarini, 2003).

4.4 La Presidencia provisional de Duhalde (2001-2003)

Aquí se pudo observar una continuidad de la política exterior llevada a cabo por el anterior gobierno. Se reivindicó la soberanía sobre las Islas y se continuó con la política de negociaciones tanto bilaterales (Argentina y el Reino Unido) como multilaterales (en organismos internacionales como el Comité de Descolonización de la ONU). En el ámbito bilateral, se aprobó la construcción del monumento a los caídos en la guerra. Es necesario tener en cuenta que este gobierno debió enfrentar situaciones delicadas tanto

5 En el caso de Gibraltar, el gobierno español desde 1982 decidió la promoción económica a la discusión de la soberanía y la integración de los habitantes de la Roca a las discusiones.

en el plano interno (situación política, económica, social, etc.) como externo (la guerra en Irak, negociaciones con los organismos internacionales de crédito, MERCOSUR, etc.), por lo que se puede llegar a comprender su reducido accionar.

Referido a las dimensiones presentadas en la investigación tenemos (consideramos la administración De la Rúa solamente):

Dimensión Política	Dimensión Institucional	Dimensión Estratégica Militar
Bajo el perfil en la agenda sobre el tema soberanía y con cierto reacomodamiento en las bases antárticas.	Mantuvo negociaciones en dos niveles: bilaterales con el Reino Unido y multilaterales con la ONU, la OEA	Las crisis domésticas sirvieron, según los británicos, para mantener al margen el espinoso problema del futuro de las Islas Malvinas.
En relación con el RUGB		
Alineamiento político entre ambos gobiernos.	Mantuvo negociaciones en el plano bilateral.	No se tuvo en cuenta

Tabla 3: Análisis de las dimensiones en la cooperación regional y con Gran Bretaña entre 1999-2003. (Fuente: elaboración propia)

4.5 *Administraciones Kirchner y Fernández de Kirchner (2003-2015)*

Durante las Administraciones Kirchner y Fernández de Kirchner (2003- 2015), el lugar de las Islas Malvinas en la política de defensa comenzó a tener un rol creciente.

En su Directiva de Política de Defensa agrega una situación que se verá a futuro referido a los actos unilaterales, expresando que son contrarios a los entendimientos establecidos por la Resolución 31/49 pertinentes de las Naciones Unidas (DPDN, 2009, p.7).

La explotación unilateral lleva a la creación por el Reino Unido de un área marina protegida en torno a las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur que se efectivizó el 29 de febrero de 2012⁶ (Mansi, 2012, p. 33), ya en el 2009 Reino Unido estaba trabajando en la pretensión de extender su alegada soberanía territorial en las Islas hasta 350 millas marítimas, sobre la base del Artículo 76 de la Convención sobre el Derecho del Mar (DPDN, 2009, p.7).

4.5.1 Acciones de cooperación con Gran Bretaña

Durante las administraciones de Néstor Kirchner (2003-2007) y Cristina Fernández de Kirchner (2007-2015), la política hacia las Islas Malvinas estuvo marcada por un enfoque más confrontativo respecto

6 Legislación británica, llamada *Marine Protected Areas Order 2012 N° 1* establecida unilateralmente por lo británicos; por la cual con su adopción, el gobierno británico se arrogó el establecimiento de un área marina protegida de 200 millas náuticas alrededor de las islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur, al norte del paralelo 60° S, que incluye zonas de prohibición de recolección de 12 millas náuticas de extensión alrededor de las islas Georgias del Sur, Rocas Cormorán, Negras y Clerke y de 3 millas náuticas alrededor de cada una de las islas que integran el archipiélago de las Sandwich del Sur.

al Reino Unido en cuanto al reclamo de soberanía. Sin embargo, también hubo algunas acciones de cooperación, aunque en un contexto más limitado y con una postura firme en cuanto a la cuestión territorial. A continuación, se enumeran algunas de las principales acciones de cooperación:

- a. acuerdo de desminado humanitario (2007);
- b. cooperación en vuelos humanitarios;
- c. declaración de 2010 sobre exploración de hidrocarburos;
- d. cooperación en búsqueda y rescate marítimo.

Durante las administraciones de Kirchner, el reclamo de soberanía sobre las Islas Malvinas fue prioritario, y la política se centró en aumentar la presión diplomática, regional e internacional sobre el Reino Unido. Si bien esto redujo la cooperación directa en áreas como la pesca y los hidrocarburos, que había existido en épocas anteriores, las acciones de cooperación en áreas humanitarias y técnicas, como el desminado y la búsqueda y rescate, continuaron de forma más limitada. Además, se mantuvo el canal de diálogo a través de foros internacionales, aunque la relación bilateral se tensó considerablemente.

4.5.2 Acciones de cooperación regional entorno a Malvinas

A continuación, se describen las principales acciones de cooperación regional en los ámbitos político, económico y militar en torno a Malvinas durante estas administraciones:

a. Fortalecimiento de la solidaridad latinoamericana

Néstor Kirchner y Cristina Fernández de Kirchner impulsaron una política activa con el fin de consolidar el apoyo regional en América Latina, para el reclamo de soberanía sobre las Malvinas. A través de organizaciones regionales como la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), Argentina buscó establecer un frente común en la región contra la ocupación británica de las Islas.

- UNASUR: En 2010⁷, UNASUR emitió una declaración de respaldo a la posición argentina, rechazando la explotación unilateral de los recursos naturales por parte del Reino Unido en el Atlántico Sur y reafirmando que la soberanía sobre las Islas debe ser resuelta mediante el diálogo y la negociación.
- CELAC: Esta organización, que incluye a países de América Latina y el Caribe, también se convirtió en una plataforma donde Argentina obtuvo apoyo regional sobre la cuestión Malvinas⁸. CELAC reiteró el llamado a una solución pacífica y negociada,

7 Rechazan las actividades de exploración de recursos naturales no renovables de la plataforma continental argentina, que desarrolla el Reino Unido en abierta oposición a lo dispuesto por la Resolución 31/49 de la Asamblea General de las Naciones Unidas (UNASUR, 2010).

8 Reiteran la importancia de observar lo dispuesto por la Resolución 31/49 de la Asamblea General de las Naciones Unidas (CELAC, 2011).

- y varios de sus miembros se comprometieron a no permitir que buques británicos involucrados en actividades relacionadas con las Malvinas ingresaran en sus puertos.
- Mercosur: En 2011⁹, el Mercosur adoptó una medida importante a instancias de Argentina, al prohibir el ingreso a sus puertos de barcos con bandera de las Islas Malvinas.
- b. Apoyo en la Organización de Estados Americanos (OEA)
- c. Rechazo a la militarización de las Islas Malvinas
- d. Bloqueo económico y logístico
- Control de recursos naturales: Argentina denunció ante la comunidad internacional las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos por parte del Reino Unido en las aguas circundantes a las Islas Malvinas. En 2010, UNASUR expresó su apoyo a la Argentina en este tema, condenando las operaciones unilaterales británicas y exigiendo el respeto a los derechos de soberanía de Argentina sobre sus recursos naturales. Varios países de la región se unieron a la denuncia de estas actividades y prohibieron el acceso a buques relacionados con estas operaciones¹⁰.

9 Todas las medidas susceptibles de ser reglamentadas para impedir el ingreso a sus puertos de los buques que enarbolan la bandera ilegal de las Islas Malvinas (MERCOSUR, 2011).

10 En 2010, se intensificaron las tensiones entre Argentina y el

- Restricciones portuarias: A través de medidas como la prohibición de acceso a puertos del Mercosur para barcos con bandera de las Malvinas, las administraciones Kirchner buscaron dificultar el comercio y el flujo de bienes hacia las islas. Esta cooperación regional aumentó la presión sobre el Reino Unido, aunque no logró detener por completo las actividades en Malvinas.

e. Diplomacia multilateral en Naciones Unidas

El país contó con las Resoluciones del Comité de Descolonización; cada año, el comité adoptó resoluciones apoyando el reclamo argentino y llamando a una solución negociada. Los países de América Latina y del Caribe en su mayoría respaldaron estas iniciativas, reafirmando su solidaridad con Argentina¹¹.

Referido a las dimensiones presentadas en la investigación tenemos:

Reino Unido debido al control de los recursos naturales en las Islas Malvinas. Este conflicto incluye la exploración petrolera, donde varias empresas mostraron interés en la explotación de estos recursos. Desde entonces, Argentina ha tratado de regular las autorizaciones para esta explotación mediante leyes específicas, como la Ley N° 26.386, enfocada en los recursos vivos. (Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, 2010).

11 La denuncia por "militarización" del Atlántico Sur realizada por Argentina se basa en hechos como el envío de parte de Gran Bretaña de un destructor y un submarino nuclear (Representación Permanente ante las Naciones Unidas, 2012).

Dimensión Política	Dimensión Institucional	Dimensión Estratégica Militar
Presión diplomática y la consecuente reducción en cooperación directa en áreas como pesca e hidrocarburos	Privilegia las negociaciones sobre la soberanía en todos los organismos internacionales y regionales, como la CELAC y UNASUR.	Rol creciente de la política de defensa en el plano normativo, pero con escasa adquisición de materiales.
En relación con el RUGB		
Enfoque más confrontativo hacia la cuestión territorial.	Acuerdo de desminado humanitario.	Se incrementó el veto de comprar armamento con componente inglés.

Tabla 4: Análisis de las dimensiones en la cooperación regional y con Gran Bretaña entre 2003-2015. (Fuente: elaboración propia)

4.6 Administración Macri (2015-2019)

Centrada en el concepto de “Inserción Inteligente” (Macri, 2019), la prioridad reside en volver a relacionarse con el mundo, ya que Argentina había estado “aislada”¹² durante los últimos años.

12 El discurso de la campaña de Cambiemos se centra en el pilar de asegurar que, durante las presidencias de Fernández de Kirchner, Argentina estuvo aislada del mundo por tener una política de confrontación con las ideas de Washington (Simonoff, 2019).

La administración de Macri se caracterizó por un congelamiento general del reclamo argentino de soberanía sobre los territorios del Atlántico Sur, hecho que también se vio reflejado en la política de defensa. De forma similar a la Administración Menem, se buscó privilegiar las buenas relaciones bilaterales con el RUGB por sobre el reclamo histórico de soberanía.

La principal acción de política exterior que reflejó la postura de Argentina durante este período respecto del reclamo de soberanía fue el llamado acuerdo Foradori-Duncan, firmado el 13 de septiembre de 2016, cuya Declaración Conjunta destacaba los ámbitos de cooperación en los que la Argentina y el Reino Unido se comprometían a dialogar. En el apartado correspondiente al Atlántico Sur, la declaración estableció que la fórmula de soberanía del párrafo dos de la Declaración Conjunta firmada en 1989 bajo la Administración Menem se aplicaba al comunicado de 2016 y, a su vez, “se acordó adoptar las medidas apropiadas para remover todos los obstáculos que limitan el crecimiento económico y el desarrollo sustentable de las Islas Malvinas, incluyendo comercio, pesca, navegación e hidrocarburos” al mismo tiempo que “ambas partes acordaron que serían establecidas conexiones aéreas adicionales entre las Islas Malvinas y terceros países. En este contexto, acordaron el establecimiento de dos escalas adicionales mensuales en territorio continental argentino” (Cancillería Argentina, 2016).

El representante británico manifestó rápidamente:

(El diálogo establecido con Argentina) no incluye la cuestión de la soberanía. El Reino Unido continúa con un fuerte apoyo al derecho de los isleños, y nuestra posición no ha cambiado. No puede haber diálogo sobre este tema a no ser que los isleños así lo deseen. (Infobae, 2016)

4.6.1 Acciones de cooperación con Gran Bretaña

Durante la presidencia de Mauricio Macri (2015-2019), hubo un enfoque más pragmático y orientado a mejorar las relaciones con el Reino Unido respecto al tema de las Islas Malvinas, lo que dio lugar a algunas acciones de cooperación importantes. Si bien el reclamo de soberanía de Argentina sobre las islas se mantuvo, el gobierno de Macri optó por establecer un diálogo más fluido y colaborativo en algunas áreas clave, buscando avanzar en temas económicos y técnicos sin comprometer la postura soberanista. A continuación, se enumeran las principales acciones de cooperación:

a. Comunicado conjunto de 2016 (Foradori-Duncan)

En septiembre de 2016, el viceministro de Relaciones Exteriores de Argentina, Carlos Foradori, y su contraparte británica, Sir Alan Duncan, firmaron un comunicado conjunto que marcó un avance significativo en la cooperación entre ambos países. Este acuerdo no implicaba un cambio en la posición argentina sobre la soberanía de las Malvinas, pero incluía varios compromisos de cooperación, entre ellos:

- vuelos a las Islas Malvinas;
- pesca y conservación;
- hidrocarburos.

b. Colaboración en desminado humanitario

c. Reanudación de los vuelos desde Sudamérica a Malvinas

d. Diálogo en foros internacionales

e. Cooperación en temas científicos y medioambientales

f. Cooperación en seguridad marítima

4.6.2. Acciones de cooperación regional en torno a Malvinas

El gobierno de Macri adoptó una postura de acercamiento con el Reino Unido y priorizó la cooperación económica y el diálogo, especialmente en el marco de la explotación de recursos naturales y la búsqueda de soluciones diplomáticas. Sin embargo, a nivel regional, continuó manteniendo el apoyo a la causa de Malvinas en varios foros. A continuación, se describen las principales acciones de cooperación regional en los ámbitos político, económico y militar en torno a Malvinas durante la administración de Macri:

a. Mantener el apoyo regional al reclamo de soberanía

- Mercosur y UNASUR: En estos foros, se aprobaron resoluciones que reafirmaban el derecho de Ar-

gentina a recuperar las Islas y pedían al Reino Unido que se sentara a negociar una solución pacífica. Si bien Macri no priorizó estos foros con la misma intensidad que sus predecesores, se continuó con la tradición de asegurar el respaldo regional¹³.

- CELAC: Argentina también mantuvo su participación en la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC).

b. Cooperación en Naciones Unidas y la OEA

Durante la administración de Macri, Argentina continuó su participación en foros multilaterales, como la Organización de Estados Americanos (OEA) y el Comité de Descolonización de las Naciones Unidas, donde el país reafirmó su reclamo de soberanía sobre las Malvinas y pidió la reanudación de las negociaciones con el Reino Unido. Argentina mantuvo su presencia activa con el Comité de Descolonización de la ONU, que cada año emitió resoluciones de apoyo al reclamo argentino. Aunque Macri no tuvo una postura tan confrontativa como los gobiernos anteriores, su administración siguió insistiendo en que el Reino Unido debía respetar las resoluciones internacionales y negociar la soberanía de las islas¹⁴.

13 En el marco de la LIX Cumbre del MERCOSUR, los presidentes de los Estados Parte y Estados asociados reiteraron su respaldo a los legítimos derechos de la República Argentina en la disputa de soberanía relativa a la Cuestión Malvinas. (Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, 2021).

14 La Argentina desea mantener una agenda amplia con el Reino Unido, donde tengamos intereses compartidos y oportunidades para ambos (Embajador Jorge Faurie, 21 de junio 2021).

c. Cooperación limitada en el ámbito militar

A diferencia de las administraciones anteriores, Macri no puso tanto énfasis en la militarización de las Islas Malvinas como un punto de conflicto en la relación con el Reino Unido.

La administración de Mauricio Macri adoptó un enfoque más moderado y orientado al diálogo con el Reino Unido respecto a las Islas Malvinas. A pesar de este cambio, Argentina mantuvo una sólida cooperación regional en torno a la Cuestión Malvinas, asegurando el apoyo de sus vecinos latinoamericanos.

Referido a las dimensiones presentadas en la investigación tenemos:

Dimensión Política	Dimensión Institucional	Dimensión Estratégica Militar
Inserción Inteligente, la prioridad es insertarse en el mundo.	Se abrió la puerta para la cooperación científica, aunque no se concretó ningún acuerdo.	La defensa se enfocó más en temas de seguridad y defensa general en la región y no tanto en Malvinas.
En relación con el RUGB		
Congelamiento del reclamo de soberanía.	Se privilegió la cooperación bilateral en temas de: vuelos, pesca, conservación e hidrocarburos.	No se tiene en cuenta la política de defensa.

Tabla 5: Análisis de las dimensiones en la cooperación regional y con Gran Bretaña entre 2015-2019. (Fuente: elaboración propia)

4.7 Administración Alberto Fernández (2019-2023)

A partir de 2019, con el inicio de la Administración Fernández, es posible observar una conducta distinta del país frente a la Cuestión Malvinas a través de su Política Exterior en la que se destaca el concepto de “Dinamismo pragmático”; en su discurso de asunción expresó: “Una Argentina inserta en la globalización, pero con raíces en nuestros intereses nacionales. Ni más ni menos lo que hacen todos los países desarrollados que promueven el bienestar de sus habitantes” (Fernández; 2019).

Allí se expresa que ingresa al globalismo, porque no se identifica por fuera del mismo, pero desarrolla un corte autonomista haciendo eje en los intereses nacionales. Simonoff (2020) entiende que dicho concepto combina dos planos: por un lado, una diplomacia comercial dinámica; y, por otro, la defensa de una serie de principios como la paz, la democracia y la plena vigencia de los derechos humanos (Simonoff, 2020, p.1). En términos regionales, rescata al Mercosur como el “hogar común” (Fernández; 2019), el cual debe abogar por profundizar la integración regional. Sin embargo, el objetivo fue fortalecer los vínculos con México (identificado como su principal socio comercial en la región) y con la CELAC.

Al considerarse un espacio geoestratégico único, la DPDN lo caracteriza como el escenario Sur, un área de carácter autónomo, en el marco de la Misión Principal del Instrumento Militar, y cooperativo, en cuanto al apoyo a otras agencias del Estado en el marco de las Misiones Complementarias; caracterizada por un conjunto de factores como una zona de probable

empleo; con una gran extensión geográfica; presencia en zonas de baja densidad poblacional; disposición de los objetos de valor estratégico; extensión del área marítima y fluvial; proyección sobre la Antártida y con la presencia de una potencia extrarregional (DPDN, 2021, p.26).

Asimismo, los países del MERCOSUR y Estados asociados han asumido compromisos concretos para no facilitar las actividades de naves que tuvieran por fin apoyar de manera directa las actividades hidrocarburíferas que afecten los derechos de la República Argentina en su plataforma continental e impedir el ingreso a sus puertos de embarcaciones que enarboles la bandera ilegal de las Islas (DPDN, 2021, p.-16).

La participación diplomática en una multiplicidad de foros multilaterales subregionales, regionales, continentales y MERCOSUR, la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), el Sistema de Integración Centroamericana (SICA), las Cumbres Iberoamericanas, las Cumbres América del Sur-Países Árabes (ASPA) y las Cumbres América del Sur- África (ASA), el Grupo de Río y el Grupo de los 77 (G-77) más China, y la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur (ZPCAS) son claros ejemplos de instalar la Cuestión Malvinas en ámbitos multilaterales (DPDN, 2021:18).

4.7.1 Acciones de cooperación con Gran Bretaña

Durante la presidencia de Alberto Fernández (2019-2023), la política hacia las Islas Malvinas siguió un enfoque más alineado con la postura tradicional

de defensa del reclamo soberano argentino. Sin embargo, se mantuvieron ciertos niveles de cooperación en áreas específicas, principalmente en temas humanitarios y técnicos. A continuación, se describen las principales acciones de cooperación durante esta administración:

- a. continuidad en el desminado humanitario;
- b. cooperación en vuelos humanitarios;
- c. revisión del acuerdo Foradori-Duncan;
- d. suspensión de los vuelos comerciales desde Brasil;
- e. colaboración en la pandemia del COVID-19;
- f. cooperación en búsqueda y rescate marítimo;
- g. diplomacia multilateral y cooperación internacional.

La administración de Alberto Fernández se centró en reafirmar el reclamo de soberanía sobre las Islas Malvinas, con una postura más crítica hacia los acuerdos de cooperación firmados en administraciones anteriores, como el acuerdo Foradori-Duncan. Sin embargo, se mantuvieron ciertas áreas de cooperación, principalmente en temas humanitarios (como el desminado y los vuelos humanitarios) y en seguridad marítima. A nivel internacional, Argentina reforzó su estrategia diplomática para obtener apoyo en su reclamo, mientras que las relaciones bilaterales con el Reino Unido se mantuvieron tensas, con un enfoque más confrontativo en temas de soberanía,

pero con disposición a cooperar en aspectos técnicos y humanitarios.

4.7.2 Acciones de cooperación regional en torno a Malvinas

Durante la administración de Alberto Fernández, el gobierno de Argentina adoptó una postura más firme en torno al reclamo de soberanía. En este contexto, Argentina buscó fortalecer la cooperación regional en América Latina para asegurar apoyo político y diplomático a su posición en los foros internacionales, mientras rechazaba la militarización de las islas por parte del Reino Unido. A continuación, se describen las principales acciones de cooperación regional en los ámbitos político, económico y militar en torno a Malvinas durante la administración de Alberto Fernández:

a. Reafirmación del reclamo de soberanía y rechazo a la militarización

Uno de los pilares de la política exterior de Alberto Fernández fue el reclamo constante de soberanía sobre las Islas Malvinas y la denuncia de su militarización de por parte del Reino Unido. El gobierno de Fernández rechazó la presencia militar británica en las Islas, argumentando que representaba una amenaza para la paz y la seguridad en el Atlántico Sur y en la región latinoamericana en su conjunto.

b. Apoyo en organismos regionales: CELAC y Mercosur

El gobierno de Fernández trabajó para fortalecer la cooperación con los países de América Latina y el

Caribe y aseguró su apoyo en el tema de Malvinas a través de organizaciones como la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) y el Mercosur.

c. Fortalecimiento de la cooperación con América Latina y el Caribe

Alberto Fernández priorizó la diplomacia regional como un mecanismo para aislar diplomáticamente al Reino Unido en la Cuestión Malvinas. A través de alianzas estratégicas con países de la región, Argentina consolidó un frente común que rechazaba la ocupación británica y apoyaba el diálogo para resolver el conflicto.

d. Política anticolonial y progresista

El gobierno de Alberto Fernández enmarcó su reclamo de soberanía sobre las Malvinas dentro de una política exterior más amplia de rechazo al colonialismo.

e. Diálogo diplomático en el marco del Atlántico Sur

Aunque la administración de Fernández mantuvo una postura firme respecto al reclamo de soberanía, también intentó retomar un diálogo diplomático con el Reino Unido en torno a temas de interés común, especialmente la explotación de los recursos naturales en el Atlántico Sur.

f. Proyección del reclamo en el ámbito militar

El rechazo a los ejercicios militares británicos por parte de Argentina continuó condenando la realización de ejercicios militares británicos en las Islas Malvinas, argumentando que estos representaban una amenaza para la estabilidad regional. A nivel regional, Fernández promovió la idea de que el Atlántico Sur debería ser una zona libre de conflictos y desmilitarizada, y recibió el apoyo de los países vecinos en este aspecto¹⁵.

La administración de Alberto Fernández retomó una postura firme en torno al reclamo de soberanía sobre las Islas Malvinas, en contraste con el enfoque más moderado de su predecesor, Mauricio Macri. A nivel regional, Argentina mantuvo y fortaleció su cooperación política, económica y diplomática con América Latina, asegurando el respaldo de países de la región a su causa en foros como la CELAC, el Mercosur y la OEA.

Referido a las dimensiones presentadas en la investigación tenemos:

15 “Estos ejercicios constituyen una injustificada demostración de fuerza y un deliberado apartamiento de los llamamientos de las numerosas resoluciones de las Naciones Unidas y de otros organismos internacionales” (Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, 2023).

Dimensión Política	Dimensión Institucional	Dimensión Estratégica Militar
Se buscó fortalecer la cooperación regional.	Rescata al MERCOSUR como “hogar común”.	Identifica un único espacio geoestratégico el Atlántico Sur (incluye la Antártida).
En relación con el RUGB		
Se vuelve al tradicional reclamo de soberanía.	La cooperación limitada por el aumento de tensión sobre la soberanía.	Sólo cooperación en búsqueda y rescate.

Tabla 6: Análisis de las dimensiones en la cooperación regional y con Gran Bretaña entre 2019-2023. (Fuente: elaboración propia)

4.8 Reflexiones parciales respecto a la cooperación

La Cuestión Malvinas es un ejemplo claro de cómo un conflicto bilateral puede afectar la cooperación internacional. La disputa entre Argentina y el Reino Unido ha generado tensiones en la región y ha obstaculizado la cooperación en áreas como la pesca, la energía y la seguridad (Hurrell, 2005).

A pesar de esto, Argentina ha buscado fortalecer la cooperación internacional para avanzar en la resolución del conflicto. Por ejemplo, ha trabajado con la Unión Europea para promover la resolución pacífica del conflicto y ha buscado el apoyo de la ONU para encontrar una solución negociada (Malamud, 2011).

Sin embargo, la cooperación internacional no siempre ha sido efectiva en la resolución del conflicto. La falta

de una solución pacífica ha generado críticas a la política exterior argentina, que ha sido acusada de no ser lo suficientemente firme en la defensa de los intereses nacionales (Russell, 2013).

5. Reflexión final

La hipótesis planteada, esto es, que la cooperación regional política, económica y militar es el camino más adecuado para plasmar la Cláusula Transitoria Primera de la Constitución Nacional Argentina, puede ser analizada en varios niveles.

Es evidente que Malvinas es de altísimo impacto en la agenda interna, más que en la externa. Por ello, si hacemos un repaso de la política exterior y de defensa desde 1983, en general, la preocupación giró en torno a los problemas de la inserción del país en el mundo.

La cuestión Malvinas ocupa un lugar marginal en la agenda internacional argentina. El autonomismo de Alfonsín conformó una respuesta multilateral e institucionalista, mientras por otro lado buscó en los polos de poder internacional cambiar la situación de posguerra. Las presidencias de Menem, con su acercamiento a los poderes mundiales, trataron el tema en sintonía con los deseos de los poderosos, y en este caso de los británicos, bilateralmente, donde los intereses económicos y políticos del Reino Unido eran demasiado valorados a la hora de tomar las decisiones. Incluso el propio Menem señaló en un artículo de opinión que “jamás conseguiremos los objetivos nacionales si no fortalecíamos a la Argentina y la ubicáramos con seriedad y vigor en

las tendencias centrales de un mundo que, en la década de 1990, tomaba nuevos perfiles” (Menem, 2007, p. 31).

Los gobiernos posteriores a esta gestión buscaron un alejamiento progresivo de esta estrategia, primero de la política de seducción y, recientemente con Kirchner, de la forma que la relación bilateral había tomado. Con la administración Macri, se trató de volver al relacionamiento internacional al igual que lo sucedido en la administración Menem, llegando a una relación bilateral con Gran Bretaña, que fue desecha por la administración Fernández.

En forma ampulosa podemos decir que se trató de hacer una “política de Estado” en el tema relacionado a Malvinas; pero no se observa una continuidad instrumental en las tres dimensiones analizadas en la presente investigación, oscilando desde la multilateralidad a la bilateralidad en forma permanente. No obstante, con posterioridad al 2001, Argentina ha privilegiado la alineación con las naciones de la periferia, al declarar una zona de paz el Atlántico Sur y el Derecho Internacional.

Las Naciones Unidas proveen el marco para disminuir las asimetrías existentes entre ambos países en las negociaciones, y con un arco tan variado e importante de apoyos no será extraña una solución acorde a nuestros intereses.

Sabemos que es muy difícil hablar de avances parciales en esta cuestión, ya que lo único significativo sería que el Reino Unido y la Argentina se sienten a resolver la disputa, y hasta ahora los

distintos gobiernos británicos no mostraron el menor interés. Los británicos continuaron con su idea de una negociación tripartita (argentinos, británicos e isleños) contra la bilateral propuesta por la Argentina, y de la defensa del principio de autodeterminación por sobre el de unidad territorial.

Por ello, esta investigación adoptó la Escuela Inglesa como teoría, porque es esencialmente estado-céntrica; circunscribiendo la discusión a Argentina y Reino Unido.

La administración del problema, como una urgencia, nos llevó a cuarenta años de diálogo desde la sanción de la 2065, una guerra y un cuarto de siglo después de esta última a un horizonte poco certero.

Los países de la región tienen intereses y prioridades diversas que pueden influir en su disposición a apoyar las políticas de Argentina respecto a las Malvinas. Por lo tanto, la cooperación regional debe manejarse con sensibilidad hacia las diferentes perspectivas y necesidades de los países vecinos.

Finalmente, la cooperación multilateral o bilateral regional de tipo periférica y el apego al Derecho Internacional van en consonancia con lo establecido en la Cláusula Transitoria Primera de nuestra Constitución Nacional; pero ella es insuficiente, porque, además de ser el Atlántico Sur una zona de paz donde se fomenta la cooperación, es extremadamente competitivo y ello requiere de una estrategia más amplia que nos conduce a no validar la hipótesis de trabajo de la presente investigación.

6. Referencias bibliográficas

Alfonsín, R. (2004) *Memoria política. Transición a la democracia y derechos humanos*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Alianza (1999) *Plataforma electoral de la Alianza*. Buenos Aires.

Bidondo, A. C. (2022). La Cuestión Malvinas.: Un análisis comparado entre la Política Exterior de Mauricio Macri y Alberto Fernández. *Perspectivas Revista De Ciencias Sociales*, 7(13), 79–92.

Bull, H. (1977) *La sociedad Anárquica: un estudio sobre el Orden en la Política Mundial*. México: Los Libros de la Catarata.

Carter, A; Steinbruner, J y Perry, W. Un nuevo concepto de seguridad cooperativa. *Brookings Institution*, enero de 1992.

CELAC. (2011). Comunicado Especial sobre las Islas Malvinas. [Consultado el 14 de septiembre de 2024]. [En línea]. Disponible en: <https://cancilleria.gob.ar/es/politica-externa/cuestion-malvinas/comunidad-de-estados-latinoamericanos-y-caribenos-celac>

De la Rúa, F. (1999). Discurso de Inaugural del Señor Presidente ante del Congreso de la Nación. En: Clarín. 11 de diciembre de 1999.

Dirección General de Cultura y Educación. (2024). Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. [Consultado el 14 de septiembre de 2024]. [En

línea]. Disponible en: <http://servicios.abc.gov.ar/docentes/efemerides/2deabril/html/diplomacia/despuesguerra.html>

Escudé, C. (1992). *Realismo periférico: fundamentos para la nueva política exterior argentina*. Buenos Aires: Planeta.

Galtung, J. (1985). *Sobre la paz*. Barcelona: Fontamara.

Galtung, J. (1995). *Investigaciones teóricas. Sociedad y cultura contemporáneas*. Madrid: Tecnos.

Harto de Vera, F. (2016) La construcción del concepto de paz: paz negativa, paz positiva y paz imperfecta. En *Cuadernos de Estrategia* N° 183, pp. 119-146.

Hurrell, A. (2005). La política exterior argentina y la cuestión de las Malvinas. En A. Hurrell (Ed.), *La política exterior argentina en el siglo XXI* (pp. 123-140). Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Infoleg. (1999). Ley 25.112. Apruébese una Convención sobre la Prohibición del Empleo, Almacenamiento, Producción y Transferencia de Minas Antipersonal y sobre su Destrucción, adoptada en Oslo, Reino de Noruega. Buenos Aires: Ministerio de Justicia.

Jiménez Bautista, F y Jiménez Aguilar, F (2014). Una Historia de la investigación para la paz. En *Historia Actual Online*. Universidad de Granada. Instituto de la Paz y los Conflictos.

Malamud, A. (2011). La Unión Europea y la cuestión de las Malvinas. En A. Malamud (Ed.), *La política*

exterior de la Unión Europea en América Latina (pp. 155-170). Madrid: Iberoamericana.

Mansi, A. (2012). Establecimiento de Áreas Marinas protegidas en los océanos australes. En *Anuario Argentino de Derecho Internacional*.

Menem, C. (2007). Debemos evitar la retórica anacrónica. [Consultado el 14 de septiembre de 2024]. [En línea]. Disponible en: www.clarin.com.ar, 5 de abril de 2007.

MERCOSUR. (2011). Declaración de los Estados Partes del MERCOSUR y Estados Asociados sobre buques que enarbolan la bandera ilegal de las Islas Malvinas. [Consultado el 14 de septiembre de 2024]. [En línea]. Disponible en: <https://cancilleria.gob.ar/es/politica-exterior/cuestion-malvinas/mercosur>

Ministerio de Defensa. (2023). *Libro Blanco de la Defensa*. Buenos Aires.

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. (2023). [Consultado el 14 de septiembre de 2024]. [En línea]. Disponible en: <https://www.cancilleria.gob.ar/es/institucional/patrimonio/archivo-historico-de-cancilleria/doctrina-drago-un-hito-en-la-historia>

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. (2010). Malvinas: rechazo del Gobierno argentino al “intento de apoderarse de recursos no renovables propiedad del Pueblo argentino” [Consultado el 14 de septiembre de 2024].

[En línea]. Disponible en: <https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/comunicados/malvinas-rechazo-del-gobierno-argentino-al-intento-de-apoderarse-de-recursos>

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. (2021). El Mercosur reafirmó su apoyo a la Argentina en la Cuestión Malvinas. [Consultado el 14 de septiembre de 2024]. [En línea]. Disponible en: <https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/el-mercotur-reafirmo-su-apoyo-la-argentina-en-la-cuestion-malvinas>

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. (2021). Comité Especial Encargado de Examinar la Situación con Respecto a la Aplicación de la Declaración sobre la Concesión de la Independencia a los Países y Pueblos Coloniales - Cuestión de las Islas Malvinas. [Consultado el 14 de septiembre de 2024]. [En línea]. Disponible en: <https://enaun.cancilleria.gob.ar/es/comit%C3%A9-especial-encargado-de-examinar-la-situaci%C3%B3n-con-respecto-la-aplicaci%C3%B3n-de-la-declaraci%C3%B3n>

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. (2023). Nuevo rechazo de Argentina a ejercicios militares británicos en Malvinas. [Consultado el 14 de septiembre de 2024]. [En línea]. Disponible en: <https://cancilleria.gob.ar/es/nuevo-rechazo-de-argentina-ejercicios-militares-britanicos-en-malvinas>

Organizaciones de Naciones Unidas. (1989). *Resolución 43/25*. [Consultado el 14 de septiembre de 2024]. [En línea]. Disponible en: <https://www.un.org/es/documents/ag/res/43/list43.htm>

Representación Permanente ante las Naciones Unidas. (2012). El Comité de Descolonización de ONU recibe a Argentina por Malvinas el 14 de junio. [Consultado el 14 de septiembre de 2024]. [En línea]. Disponible en: <https://enaun.cancilleria.gob.ar/es/content/el-comit%C3%A9-de-descolonizaci%C3%B3n-de-onu-recibe-argentina-por-malvinas-el-14-de-junio>

Rodríguez Giavarini, A. (2003). En el tema Malvinas, el consenso fortalece la posición argentina. [Consultado el 14 de septiembre de 2024]. [En línea]. Disponible en: www.clarin.com.ar del 26 de junio de 2003.

Rodríguez Giavarini, A. (1999). La política exterior argentina. En *Archivos del Presente*. Año 5, N° 20, Buenos Aires, Abril - Junio 2000, 13-25.

Russell, R. (2013). La política exterior argentina y la cuestión de las Malvinas: un análisis crítico. En R. Russell (Ed.), *La política exterior argentina en el siglo XXI* (pp. 141-156). Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Simonoff, A. (2007). Un cuarto de siglo de negociaciones por Malvinas (1982-2007). Ponencia en la 1ra Jornada del Centro de Estudios Sudamericanos en La Plata, 27 y 28 de septiembre de 2007. [Consultado el 14 de septiembre de 2024]. [En línea]. Disponible en: <https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/41124>

Soukiassian, C. (2000). El caso Malvinas y la Corte Internacional de Justicia. En: *Relaciones Internacionales*. La Plata, año 9, Nº 18, Diciembre - Mayo de 2000, 87-98.

Tamburini, F. (2002). Historia y destino de la doctrina Calvo: ¿actualidad u obsolescencia del pensamiento de Carlos Calvo? En *Revista De Estudios Histórico-Jurídicos*, (24). [Consultado el 14 de septiembre de 2024]. [En línea]. Disponible de <https://www.rehj.cl/index.php/rehj/article/view/363>

UNASUR. (2010). Declaración sobre la “Cuestión de las Islas Malvinas”. 4 de mayo 2010. [Consultado el 14 de septiembre de 2024]. [En línea]. Disponible en: <https://cancilleria.gob.ar/es/politica-exterior/cuestion-malvinas/union-de-naciones-suramericanas-unasur>

General de Brigada Doctor Oscar Armanelli
Decano Facultad del Ejército (UNDEF)
Doctor en Defensa Nacional por la Universidad de la
Defensa Nacional
Doctor en Ciencia Política por la Universidad de la
Defensa Nacional
Licenciado en Administración de Empresas por la
Facultad de Ingeniería del Ejército (UNDEF)
Docente en la Universidad de la Defensa Nacional
decano@fe.undef.edu.ar

**Fuerza Aérea Argentina
Apoyo y cooperación en Malvinas
(1971-1982)
Argentine Air Force
Support and cooperation
in the Malvinas Islands (1971-1982)**

Por Mario Callejo

Resumen

Desde la usurpación de las Islas Malvinas en 1833, la Argentina, sin solución de continuidad, mantuvo un permanente reclamo sobre la soberanía del archipiélago.

A partir del 16 de diciembre de 1965, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Resolución 2065, en la cual se invitaba a los gobiernos de Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a encontrar un acuerdo por el diferendo que mantenían por la soberanía de las Islas Malvinas.

Entre los años 1971 y 1982, hubo un periodo de acercamiento donde muchos organismos del Estado argentino aportaron medios e ingentes esfuerzos para mejorar la calidad de vida de los isleños, momento en el cual la Fuerza Aérea Argentina fue uno de los principales protagonistas.

Algunos autores señalan este período como de “seducción” por parte de Argentina, lo cual es incorrecto porque en realidad se encaminó a poner

todo el esfuerzo en cumplir la Resolución 2065 de Naciones Unidas.

Con el aporte de innumerables obras, vuelos regulares, unidos al accionar de otros organismos del Estado argentino, pese a las interferencias de la Falkland Islands Company y del comité UKFIC, se mejoró la calidad de vida de los isleños.

Los ya populares *kelpers*, que habitaban un conjunto de islas, carecían de ciudadanía y conformaban una colonia desconocida por los británicos, y sólo se enteraron de su ubicación en el mapa el 2 de abril de 1982.

Palabras clave: FIC, Albatross, *kelper*, LADE, pista de aterrizaje, soberanía

Abstract

Since the usurpation of the Malvinas Islands in 1883, Argentina has permanently claimed the sovereignty of the archipelago.

As of December 16, 1965, the United Nations General Assembly approved the Resolution 2065, whereby the governments of Argentina and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland were invited to settle their dispute over the sovereignty of the Malvinas Islands.

Between 1971 and 1982, there was a period of rapprochement during which many Argentine State agencies allocated means and efforts to improve the Islanders' quality of life, and the Argentine Air Force was one of the main protagonists.

Some authors refer to this period as one of “seduction” on the part of Argentina, but that is not correct, as all efforts were devoted to complying with the United Nations Resolution 2065.

With the contribution of countless works, regular flights, together with the efforts of other Argentine State agencies, despite the interference of the Falkland Islands Company and the UKFIC Committee, the Islanders’ quality of life improved.

The already popular Kelpers, who inhabited a group of islands, lacked citizenship and formed a colony unknown to the British, whose location on the map was not learnt until April 2, 1982.

Keywords: FIC, Albatross, kelper, LADE, airstrip, sovereignty

Fecha de recepción: 10-02-2024

Fecha de aprobación: 14-04-2025

Primeros vuelos

Desde 1945, la Fuerza Aérea Argentina ejercía la responsabilidad de administrar y conducir la aviación militar y civil adhiriendo al concepto del Poder Aéreo Integral que sostenía que, en la paz, la Aeronáutica en su totalidad contribuía a lograr los Objetivos Políticos con más eficiencia que el más destructor de los bombardeos. Por ese motivo, a partir de 1949, cuando los especialistas de la Fuerza se hicieron cargo del Observatorio Meteorológico

de las islas Orcadas¹ y de la fundación en 1952 del Destacamento Aéreo Militar Río Gallegos para apoyar la exploración aérea antártica², la institución se familiarizó con el vuelo sobre el Atlántico Sur.

El 16 de diciembre de 1965, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Resolución 2065, mediante cual se invitaba a los gobiernos de Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a encontrar un acuerdo por el diferendo que mantenían por la soberanía de las Islas Malvinas. Sin embargo, al año siguiente, bajo la presidencia del teniente general Juan Carlos Onganía, la Armada Argentina estudió la ocupación militar del archipiélago³; y el 2 octubre de 1966, el submarino Santiago del Estero desembarcó en secreto una patrulla de comandos anfibios en una playa desierta de la isla Soledad, a 40 kilómetros de Puerto Argentino⁴.

1 "Nueva Comisión para Orcadas", *Revista Nacional de Aeronáutica*, N.º2, Buenos Aires, Círculo de Aeronáutica, febrero 1949, pág. 4.

2 "Creación del Destacamento Aeronáutico Militar Río Gallegos", Decreto 1010/52, *Boletín Aeronáutico Confidencial*, N.º66, 25 de junio de 1952, Buenos Aires, Ministerio de Aeronáutica, pág. 201.

3 COMISIÓN DE ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LAS RESPONSABILIDADES DEL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR. *Informe Final (conocido como Informe Rattenbach)*, Tomo IV, Buenos Aires, Junta Militar, 1982, pág. 636.

4 "El desembarco secreto del 66", *Clarín*, 31 de marzo de 1996, consultado en mayo de 2017 en <http://fdra-malvinas.blogspot.com.ar/2014/08/el-desembarco-secreto-de-la-ara-de-1966.html>

Mientras tanto, alentada por la resolución de la ONU, la Cancillería argentina acordó con su par británico un memorando de entendimiento, que se firmó el 14 de agosto de 1968 con el objetivo de “solucionar definitivamente y en forma amistosa la disputa [...] teniendo debidamente en cuenta los intereses de la población”. Pese a la clasificación “secreto”, el documento se filtró a la prensa. La diplomacia se estrelló contra la resistencia de grupos económicos británicos inversores en las islas que siempre negaron la cesión de la soberanía, usurpada desde 1833 (Olivieri, 1992, p. 55).

Por esa causa, el memorando se estancó, y el país se vio obligado a postergar los reclamos y abocarse a ganar la buena voluntad de los isleños o *kelpers*. Se trató de solucionar la incomunicación de las islas y satisfacer otras necesidades de los pobladores. Se ofreció establecer líneas regulares de transporte aéreo y marítimo y brindar otros servicios esenciales para la vida. Hasta ese momento, la única conexión disponible era el buque Darwin que, todos los meses, unía Stanley con Montevideo. Cada viaje insumía veinte días de navegación —ida y vuelta— más diez en el puerto. Un simple elemento que se quisiera obtener llegaba a manos de los isleños en treinta días como mínimo.

En 1970, en el Reino Unido, el Partido Conservador desplazó al Laborista. La oferta argentina fue vista con otra mirada. A fines de aquel año, con el objetivo de verificar la factibilidad del servicio aéreo y con la decidida participación de la Fuerza Aérea Argentina, miembros de la Embajada británica en Buenos Aires y dirigentes malvinenses recorrieron la Patagonia para

evaluar las facilidades portuarias y aeroportuarias de Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz y Río Gallegos.

Primer traslado aéreo

Enmarcado por el clima de buena voluntad, el 11 de febrero de 1971, el I Escuadrón de Tareas Especiales de la Base Aérea Militar Tandil recibió la orden del Comando de Operaciones Aéreas (COA) de realizar la evacuación aeromédica de urgencia de un enfermo grave desde las Malvinas hasta Buenos Aires. El arribo a las islas sólo se podría efectuar por amerizaje.

El único Grumman HU-16B Albatross disponible, el BS-03, tenía desperfectos en un motor, pero fue rápidamente reparado. Para tripular la máquina, se designó comandante de aeronave mayor a Carlos A. Quaglini y primer piloto al capitán Alfredo A. Cano. No se aclaró el sitio del amerizaje, ni el idioma del controlador aéreo, ni cómo llegar hasta la costa, ni el lugar de amarre.

El 14 de febrero, el BS-03 decoló de Tandil y, luego de 5 h 30 min, aterrizó en Comodoro Rivadavia. Lo esperaban el doctor César de la Vega, jefe del Servicio de Gastroenterología del Hospital Rivadavia de Buenos Aires y el capitán médico aeronáutico Eduardo Escribano. Los profesionales indagaron si el avión contaba con camilla, sistema de oxígeno y otros elementos.



Grumman HU-16B Albatross fondeado en Puerto Stanley.

Gentileza: Brig. VGM (R) Bloomer Reeve

A la tripulación le preocupaba el peso de la aeronave. Con carga máxima de combustible estaba muy sobrepasado de peso máximo de despegue, con el agravante de que el procedimiento, por realizarse en mar abierto y con fuerte oleaje a causa del viento, sería de por sí una emergencia.

El 15 de febrero de 1971, el BS-03 decoló a las 06:00 h hacia Malvinas, a las 09:31 h, un avión de la Fuerza Aérea Argentina amerizaba por primera vez en las islas Malvinas. La operadora los guio hasta una boya de amarre anclada cerca del hangar con rampa, a 1500 metros de la ciudad. Un bote inflable se aproximó para llevar al personal a tierra. Se realizaron dos viajes para traslado de médicos y algunos integrantes de la tripulación mientras que los mecánicos permanecieron en el avión para prepararlo. En la oficina del puerto, los tripulantes del BS-03 aguardaron la llegada de la ambulancia con el enfermo. Se trataba de Mathew Mc Connan, un descendiente de escoceses nacido en Santa Cruz, Argentina, quien durante quince años había vivido y trabajado en el faro ubicado en la entrada de la

bahía de Stanley. Alcohólico contumaz, padecía una cirrosis hepática crónica, úlcera sangrante de estómago y nefritis. Le hicieron ocho transfusiones antes de sacarlo del hospital.

Con la colaboración de cuatro policías de la ciudad, el jefe de puerto, la tripulación y los médicos, subieron la camilla a un viejo lanchón y navegaron hasta el BS-03. El capitán Cano, ahora en función de piloto, navegó hasta el punto de despegue. A la bahía, de 900 metros de ancho por 7.000 metros de largo, debían tomarla cruzada para enfrentar el viento que soplabá desde los 320° a 65 km/h. Con motor a pleno, la aeronave no se elevó en la distancia esperada por el exceso de peso. En la mitad del recorrido, montada sobre el redan⁵ del casco y con las alas niveladas, alcanzó los 150 km/h requeridos para encender los cohetes JATO⁶. Cuando se dispararon, el avión se separó del agua y comenzó el ascenso. Eran las 12:30 h.

Dada la gravedad del enfermo, en la mitad del cruce, el comandante le requirió al Comando una máquina más veloz. Por este motivo, un avión que realizaba un vuelo de Líneas Aéreas del Estado (LADE), un F-27 matrícula TC-46, se dirigió a Comodoro Rivadavia para trasladarlo a la Capital Federal. El TC-46 aterrizó en Comodoro a las 17:30 h, despegó a las 18:10 h y arribó a Aeroparque a las 21:50 h. Mc Connan fue internado en el Hospital Rivadavia. Todo resultó en

5 Redan: escalón que tienen los aviones anfibios debajo del casco.

6 Cada JATO otorga un empuje adicional de 1.000 libras (455 kilos) durante quince segundos. El Albatross usaba dos para despegar, podía emplear hasta cuatro.

vano, pues falleció el domingo siguiente. La familia lo hizo sepultar en el cementerio de La Tablada.

Declaración Conjunta de Buenos Aires del 1 de julio de 1971

Tras la experiencia de la evacuación aeromédica y dentro del marco general de las negociaciones recomendadas por la Resolución 2065 de las Naciones Unidas, el 1 de julio de 1971 los representantes de ambos países firmaron la Declaración Conjunta de Buenos Aires. En resumen, era un acuerdo de comunicación y cooperación entre los gobiernos de las Islas Malvinas y de la Argentina. Supeditado a la aprobación de las respectivas autoridades, las nuevas medidas contribuirían al proceso de encontrar una solución definitiva a la disputa por las islas, según lo había aconsejado la ONU.

Segundo vuelo - primero con pasajeros

A raíz del compromiso firmado, otro Albatross partió a Malvinas trasladando al secretario de embajada Carlos Louge, de la Dirección General de Antártida e Islas Malvinas; al comodoro Ernesto J. Arillo, del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina y a autoridades británicas.

Después de 3 h 15 min, en un día radiante, el anfibia amerizó en Malvinas. Igual que en el primer viaje, la población lo recibió alborozada. A las 14:40 h emprendió el regreso. El viento de frente elevó a 5 h 11 min el vuelo hasta Comodoro Rivadavia.

Tercer y cuarto vuelo - primero con correo

El 11 de agosto de 1971, un grupo de ingenieros civiles y militares del Reino Unido y de la Argentina se dirigió a las Islas para estudiar el terreno donde se construiría una pista. Despegaron de Comodoro Rivadavia en el Albatross matrícula BS-02 y trasladaron a la comitiva y, de regreso, evacuaron a un obrero portuario que había sufrido un accidente y requería tratamiento quirúrgico especializado. El director del nosocomio de Stanley lo acompañó hasta el Hospital Británico en Buenos Aires.

Las cartas desde el Reino Unido (vía Montevideo) tardaban hasta siete meses en llegar a Malvinas. El buque Darwin, que hacía el tramo Malvinas-Uruguay, presentaba fallas insalvables. Por esa causa, el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Fuerza Aérea Argentina, Aerolíneas Argentinas, y la Secretaría de Correos y Telecomunicaciones acordaron organizar un servicio postal a las Islas. Con ese objetivo, se alistó un Albatross en Comodoro Rivadavia para trasladar las sacas que llegarían en un vuelo de Aerolíneas. Los comandantes de aeronave, con la intervención del correo, se ocuparían de intercambiar las bolsas.

Primera pista

El transporte marítimo con el Darwin entre las islas y Montevideo daba pérdidas significativas. Al salir de servicio, la FIC (Falkland Islands Company) lo vendió. Sin otro medio de comunicación, los vuelos con los Albatross se hicieron rutinarios, con lo cual las autoridades argentinas y las británicas resolvieron

dar otro paso hacia la integración prevista en la Declaración Conjunta de 1971.

Se resolvió construir una pista provisoria para aterrizar con ruedas, instalar los servicios del aeródromo para apoyar la operación de las aeronaves y una agencia para comercializar los pasajes. La tarea no sería fácil: las características del terreno constituían, de por sí, un desafío. La superficie era irregular y, además, sus condiciones geomorfológicas (turba impregnada de humedad) eran las menos apropiadas para cualquier tipo de cimentación.

En septiembre de 1971, se despachó un vuelo con representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores y de la Fuerza Aérea. La comisión debía elegir el emplazamiento de un aeródromo apto para aeronaves Fokker F-27.

El aeródromo funcionaría por dos años hasta que el Reino Unido construyera otro con pista asfaltada. La obra implicaba hacer acuerdos para que los buques argentinos de Transportes Navales trasladaran maquinarias, planchas de aluminio —similares a las utilizadas en Vietnam— y personal del entonces Grupo I de Mantenimiento de la Fuerza Aérea. Asimismo, sería necesario obtener autorización para:

- Adquirir, por lo menos, tres viviendas (una de ellas para el personal técnico de Yacimientos Petrolíferos Fiscales) y un local para la oficina de Líneas Aéreas del Estado.
- Instalar dos estaciones de comunicaciones BLU (banda lateral única).

- Llevar desde el continente dos o más vehículos, incluso un camión cisterna.
- Preparar un acceso a la pista.
- Alojar transitoriamente a treinta operarios.
- Compatibilizar los mecanismos contables para la transferencia de fondos.
- Habilitar al oficial de la Fuerza Aérea Argentina a expedir la *white card* que habilitaba a los *kelpers* a viajar ida y vuelta de las Islas al territorio continental argentino. Emitido en Buenos Aires por la cancillería o en Stanley por su representante, constituiría un documento para isleños nativos. A ciudadanos de otras nacionalidades, incluso británicos, se les reconocería el pasaporte correspondiente.

De los sectores inspeccionados, la comisión eligió el próximo a la saliente de un cabo denominado Hookers Point, a dos kilómetros de Stanley. Esa superficie, con gran esfuerzo técnico, permitiría construir una pista de 720 metros de largo y 30 de ancho, sin zona de frenado. Las dimensiones y la orientación condicionarían la operación de los F-27. Sería necesario, además, abrir un camino para unir el aeropuerto con la ciudad.

Representantes argentinos permanentes en Stanley

La Declaración Conjunta del 1 de julio de 1971 preveía que los representantes, argentino y británico, de la Comisión Consultiva Especial residieran en Stanley. Conforme con la decisión, en diciembre, se designaría a un Oficial de la Fuerza Aérea con el grado de vicecomodoro para cubrir el cargo por un

bienio. El oficial jefe dependería del director general de Antártida y Malvinas del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Al funcionario le fijaron las responsabilidades que correspondían a las distintas áreas del Estado nacional involucradas en la acción de relaciones exteriores argentinas destinadas a captar la buena voluntad de los isleños. En primer lugar, ocuparía la jefatura de la agencia LADE, después tendría a sus órdenes, en distinta relación de dependencia, los organismos o empresas estatales de la Argentina continental. Es decir, las comisiones particulares y de turismo, los equipos de trabajo de las reparticiones gubernamentales y de las empresas que brindasen servicios a los isleños: Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Gas del Estado, Transportes Navales, Fuerza Aérea Argentina, Secretaría de Correos y Telecomunicaciones, entre otros. Incluso facilitaría y coordinaría las investigaciones de campo de la Sociedad Científica Argentina.

Un supervisor de LADE lo asistiría como auxiliar con la función de jefe de base y promotor de ventas de pasajes desde Stanley a cualquier parte del mundo, mediante conexiones con otras compañías aéreas; en particular, con Aerolíneas Argentinas. Además, se cubrirían los cargos de operador de torre de las aeronaves argentinas, del servicio de comunicaciones para mantener enlace BLU y de teletipo con las agencias de LADE en el continente.

El gobierno isleño destinó una vivienda para el Vicecomodoro, con un pago simbólico de una moneda de cobre y cedió un local para LADE, donde

funcionó la estación de radio. A su vez, les alquilaron casas a los empleados argentinos.

El primer representante fue el vicecomodoro César Alberto de la Colina que ocupó el cargo entre 1972 y 1974, asistido por el supervisor Mario Sassi como jefe de base. Durante la gestión, 40 personas dirigidas por el capitán Raúl O. Maiorano del Grupo 1 de Construcciones nivelaron el terreno y armaron la pista transitoria.

Primer servicio regular de LADE

El 12 de enero de 1972, mientras se preparaba la futura pista, LADE comenzó a operar con Albatross configurados para seis y ocho pasajeros. En total, se realizaron 30 cruces con 203 horas de vuelo. Las vicisitudes de cada acuatizaje con estas lentas aeronaves de búsqueda y salvamento evidenciaron la acción pionera de los tripulantes.

Pista de aluminio

A partir de la habilitación de la pista, el 15 de noviembre de 1972, LADE comenzó a operar con los Fokker F-27. Un día antes del acto inaugural, para familiarizarlos con el aeródromo, la I Brigada Aérea envió seis pilotos a efectos de interiorizarse en las características particulares del aterrizaje.

Los pilotos nunca habían aterrizado sobre planchas de aluminio. Por esa causa, presenciaron la llegada desde la cabina de pilotaje. La pista no se veía tan corta como indicaban los 720 metros de longitud porque, en perspectiva, los escasos 30 metros de

ancho daban la impresión de que tenía un tamaño normal. Tocar antes, irse largo o afuera de las planchas terminaría en una rotura del tren de aterrizaje, pues carecía de banquinas y de zonas de frenado. Más allá de la chapa de aluminio, todo era turba esponjosa, húmeda y sin consistencia para soportar el peso de una persona. Ese día soplaba un viento cruzado, a 90° de la pista. De cualquier forma, el comandante de la aeronave F-27 aterrizó sin inconvenientes y con los frenos aplicados logró detenerlo poco antes del final.

Al día siguiente, la ceremonia de inauguración comenzó a las 11:00 h, cuando el T-43 aterrizó. A bordo viajaban el comandante de Regiones Aéreas, brigadier mayor Higinio González; el director de Líneas Aéreas del Estado, brigadier Eliseo S. Ruiz más una nutrida comitiva.

La delegación fue recibida por el gobernador británico Ernest Gordon Lewis quien, en nombre de la Corona, agradeció el esfuerzo por construir la pista y elogió la acción cumplida con los anfibios. Luego, el brigadier mayor Higinio González pronunció una alocución representando a las autoridades de la Nación. A continuación, se inauguró la agencia de Líneas Aéreas del Estado y se dejó constancia de la ceremonia en un protocolo que sería el primero de los firmados en las Islas desde 1833.

A partir de ese momento, el servicio regular con F-27 se realizaría los lunes. Partía de Comodoro Rivadavia a las 10:00 h, llegaba a Stanley a las 12:30 h y emprendía el regreso una hora después. El pasaje de cada cruce costaba 9,80 libras o 230 pesos; desde Buenos Aires hasta Comodoro Rivadavia se

viajaba en las aerolíneas comerciales, a 295 pesos por pasaje. Cuando viajaban al territorio continental, los malvinenses también debían cumplir las disposiciones y obtener la *white card* en las oficinas del representante británico.



Arribo de un F-27 matrícula-44; el vicecomodoro César A. De la Colina acompañado del gobernador Gordon Lewis, el edecán Richard Goss y el jefe de policía Terence Peck.
(BANIMDEH-FAA)

En 1974, lo reemplazó el vicecomodoro Carlos Felipe Bloomer Reeve que arribó a Stanley con su familia el 26 de febrero de 1974. Después de superponerse una semana con el vicecomodoro De la Colina, asumió las funciones diplomáticas y las correspondientes a la gerencia de la sucursal LADE, donde el supervisor Sassi continuaba como encargado.

Bloomer Reeve tenía experiencia en asuntos vinculados con Malvinas.

Durante su estadía, Relaciones Exteriores inició nuevas medidas de acercamiento; en principio, comisionó a dos profesoras de español, bilingües, para que se radicaran en Stanley. En marzo, el ARA Bahía Buen Suceso trasladó tres veleros grumete para la agrupación juvenil de las islas, donados por el club náutico de San Isidro y el de Ushuaia. Meses después, fueron devueltos para su reparación.



Oficina de LADE en Puerto Stanley.

Gentileza: Vcom. VGM (R) Agnoletti

Además, comenzó la construcción de la planta Antares II con diecisiete tanques aéreos de nafta, aeroquerosén, querosén y gasoil, un laboratorio y una estación de combustible. En la obra, dirigida por YPF, intervinieron sesenta y cuatro operarios durante seis meses. El buque ARA *Cabo San Gonzalo* realizó dos viajes para trasladar materiales. En el complejo se instaló un sistema de carga por cañerías desde el

muelle de la FIC. Una vez puesto a punto, la empresa británica no autorizó su operación aduciendo factores de seguridad en contra del acuerdo inicial.

Asimismo, Gas del Estado habilitó un servicio de tubos de gas, además de treinta calefactores y cocinas. Construyó un local de distribución y en el continente capacitó a dos isleños como instaladores. LADE se encargó de la administración y, a partir de mayo, reforzó la dotación con un suboficial de la Fuerza Aérea, quien se hizo cargo de las comunicaciones y de las tareas de auxiliar de operaciones.



Planta de combustible instalada por YPF Antares.

Gentileza: Brig. VGM (R) Bloomer Reeve

El 14 de octubre de 1976, uno de los aviones Beaver pertenecientes a la gobernación, equipado con pontones, se declaró en emergencia sobre el mar. El piloto Ian Campbell murió y Bernard Lee, el acompañante, se salvó. El vicecomodoro Bloomer Reeve requirió la búsqueda y el rescate a la Fuerza Aérea, que asignó un F-27 equipado con tanques suplementarios externos. Comandado por el mayor Alfredo Cano, el avión despegó a las 06:25 h del 15 de octubre, desde la I Brigada Aérea transportando médicos, especialistas en supervivencia y fotógrafos.

Por radio, se coordinaba el área de la búsqueda con el vicecomodoro Bloomer Reeve. Iniciaron un patrón de exploración paralelo en dirección norte-sur. Cerca de las 16:00 h, observaron un fuerte reflejo en la superficie del mar, en Punta Aguda, isla Bougainville. El sol destellaba en los pulidos pontones del avión que se mantenía a flote, invertido y semisumergido. A pocos metros estaba el único sobreviviente haciendo señas. Gracias a esta intervención, fue rescatado de inmediato.

El aparato había sufrido una plantada de motor. En la emergencia, el piloto se dirigió hacia la única roca que sobresalía en las cercanías, donde intentó amerizar. Desafortunadamente, se posó sobre una alfombra de algas, los pontones se engancharon, y el avión capotó. El piloto falleció ahogado mientras trataba de salir, y el acompañante que alcanzó la saliente rocosa sobrevivió.

De inmediato se comunicó el hallazgo a Comodoro Rivadavia, que coordinó el recate con Malvinas. El F-27 permaneció orbitando hasta que llegó una lancha rápida. Después, el avión aterrizó en Malvinas; allí lo esperaba el vicecomodoro Bloomer Reeve, quien le transmitió a la tripulación la invitación del gobernador a su casa. Autorizado el pernocte, se alojaron en el hotel Upland Goose. Al anochecer, mientras caminaban hacia la residencia, recibieron desacostumbradas muestras de afecto por parte de los pobladores. Al día siguiente, por primera vez el F-27 voló sin escalas desde Malvinas hasta la I Brigada de El Palomar.

La Fuerza Aérea Argentina instaló un radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR, según sus siglas en inglés) para asistir la navegación radioeléctrica de los aviones. El Grupo 1 de Construcciones destacó 25 hombres para mantener la pista provisoria, tarea que demandó 21 días.

En 1975, el Reino Unido adjudicó la construcción de la pista asfaltada a la empresa Johnston Construction Co. El inicio de la obra suscitó reacciones adversas. Oftalmólogos y pediatras argentinos viajaron para abordar temas de medicina preventiva. Al no contar con el beneplácito del médico local, la reunión se realizó en el domicilio de Cecilia Gooch, enfermera jubilada, casada con un ingeniero naval residente. De ser necesario, los enfermos serían evacuados al Hospital Alvear de Comodoro Rivadavia y las religiosas de la comunidad canadiense servían de intérpretes. Además, eminentes científicos como el doctor René Favaloro y el doctor Amílcar Argüelles visitaron el archipiélago. Este último hizo investigaciones sobre pacientes locales, en la especialidad de endocrinología.

En 1976, se hizo cargo el vicecomodoro Rodolfo Abel Carnelli que permaneció en Stanley desde febrero de 1976 hasta a febrero de 1978. Durante la gestión, conservó la buena imagen del país y de la Fuerza Aérea y logró que confiaran en sus declaraciones y compromisos. Junto con su familia, mantuvo relaciones amistosas y cordiales con los habitantes. Su objetivo, como el de los antecesores, era ganar la buena voluntad de los pobladores isleños.

Al comienzo, 30 jóvenes se acogieron a becas de estudio. Al final, la prédica de la FIC logró convencerlos de que la aceptación equivalía a traición. Como resultado, escasos alumnos recibieron instrucción en la Argentina.

En 1977, el gobernador Neville A. French fue reemplazado por James R. Parker, que había llegado con instrucciones de endurecer las relaciones. Entre otras medidas, creó la vice gobernación cortando así la relación directa con el Vicecomodoro. La situación se tornó más estricta: para atracar en el muelle sólo se autorizaba a los buques de Transportes Navales que habían requerido el permiso con anticipación.

Desempeñó el cargo entre febrero de 1978 y 1980. En la primera reunión oficial de la Comisión Consultiva, planteó la necesidad de encontrar un terreno en el aeropuerto para construir una planta de combustible aeronáutico. También requirió que se atendiesen en inglés y en español las frecuencias radiales de la Región de Información de Vuelo (FIR) Comodoro Rivadavia y del servicio de Búsqueda y Rescate (SAR)⁷ para asegurar la operación del vuelo regular; que se otorgara mayor facilidad en el muelle de la FIC para el buque de Transportes Navales; y que se concretara la obtención de una nueva casa o un terreno para erigirla, destinada al representante argentino.

El 17 de mayo de 1978, el birreactor Fokker F-28 matrícula TC-52 de la Fuerza Aérea Argentina

⁷ FIR: Flight Information Region (Región de Información de Vuelo). SAR: Search and Rescue (Búsqueda y Rescate).

aterrizó en el aeródromo recién habilitado e inauguró el nuevo servicio de LADE.

Gracias a la pista y a la habilitación de la radioayuda (VOR) instalada por la Fuerza Aérea Argentina, el moderno Fokker F-28 acercó a los isleños a sólo 1 h 20 min de los servicios asistenciales de Comodoro Rivadavia, la pujante capital petrolera del sur argentino. Hasta 1982, los birreactores volaron 639 horas.

El comienzo del servicio con F-28 fue auspicioso. Sin embargo, a Canosa le preocupaba la actitud de los isleños que veían con desagrado el avance de las conversaciones. La parte británica de la Comisión Consultiva se mostró disconforme por la impuntualidad de los aviones y, además, por la polución que causaba Transportes Navales.

Se presentaron, además, dificultades con cargas trasladadas en barcos. Se rechazaron productos alimenticios por encontrarse en malas condiciones; por ejemplo, cereales con gorgojos y aceites sin precintos. Al llegar el invierno, se planteó un inconveniente cuando se constató que el equipo VOR funcionaba con deficiencia. La Comisión Consultiva requirió una nueva línea de alimentación eléctrica. Al cabo de un mes, se normalizó con la intervención de técnicos de Comodoro Rivadavia.

Durante el verano, fue incesante el ingreso de turistas y visitantes oficiales, la mayoría británicos. En las reuniones, un tema obligado era el progreso de las comunicaciones que había cambiado la vida en las Islas. Sin embargo, aún persistía la idea de mantener

la autonomía ante un posible alejamiento del Reino Unido.

El arribo del Primer Ministro británico agudizó los comentarios y discusiones sobre la soberanía. Durante la recepción oficial, el funcionario le informó al vicecomodoro Canosa que se había concedido el terreno solicitado para la casa.

Luego de una visita de Remonta y Veterinaria del Ejército, se coordinó un viaje con alrededor de 50 isleños para asistir a la Exposición Rural y para conocer ciudades argentinas. La organización fue impecable; y, para la mayoría, su primer viaje al continente. Al regreso, el grupo probritánico los recibió con carteles que los tildaba de traidores. Los viajeros respondieron con risas y aplausos.

1980: posible solución a la disputa

A principios de la década de 1980, el Reino Unido comenzó a buscar una solución a la disputa por la soberanía, bajo la forma de *lease back* o arrendamiento de las islas por un largo periodo. La propuesta, que no satisfacía por completo las aspiraciones, constituía un avance y un cambio radical en la actitud británica, pues abandonaba las viejas tácticas dilatorias. Por otra parte, gracias a los servicios montados al amparo de los acuerdos de 1971, mejoraron las condiciones de vida en Stanley. Después de una década de vuelos de LADE, los malvinenses disfrutaban sin reparos de los bienes que recibían de la Argentina.

En esa situación, llegó el vicecomodoro Héctor R. Gilobert, quinto representante argentino ante la

Comisión Consultiva Especial. En coincidencia con el arribo, cambiaron el Gobernador, el Secretario de Gobierno y el Reverendo de la Catedral Anglicana. Es decir, excepto el gerente de la FIC, se renovaron los más influyentes directivos británicos.

Gilobert se desempeñó desde febrero de 1980 hasta principios de ese mes de 1982. En un primer momento, las nuevas autoridades dispensaron al vicecomodoro Gilobert un trato preferencial y fluido que se manifestaba en las reuniones sociales o de trabajo. Esta postura del gobernador Rex Hunt, como la del secretario Dick Baker, mejoró las relaciones.

Quizá, la señal más significativa de esa política fue aprobar la construcción de la residencia para el representante argentino, que sólo sería superada en dimensiones y jerarquía por la del propio gobernador. El permiso había sido postergado debido a la férrea oposición de los grupos antagónicos de reconocerle al Vicecomodoro un estatus equivalente a las autoridades británicas.

La predisposición británica continuó sin cambios en el plano personal, incluso en los peores momentos de tensión. A pesar de los inconvenientes locales, los problemas entre las naciones se trataban en un clima de cordialidad. Siempre llegaban a acuerdos aceptables, sin necesidad de apelar a la Cancillería. Sabían que la solución del conflicto de la soberanía dependía, con exclusividad, de los gobiernos centrales y no de la posición que se adoptara en Stanley. Estaba claro que, mientras más se entendieran, serían mejores las conclusiones. De ese modo, se optimizaba la calidad

de los servicios y, de a poco, se iba ganando la buena predisposición de los habitantes.

Sin embargo, el contacto con la comunidad local resultó difícil. La actitud cautelosa y la valla del idioma constituían un problema. El manejo del inglés era determinante para participar en la actividad social y para evitar la soledad, como ocurría con los empleados civiles. Los nativos desconfiaban tanto de los argentinos como de los británicos. Con la idiosincrasia propia del isleño o del hombre de campo, se mostraban esquivos y reservados. Preferían continuar aislados. No obstante, penetrada esa coraza, eran cordiales y sencillos. Los niños argentinos con rapidez aprendían inglés en la escuela y trababan amistad con los chicos malvinenses que, ajenos a la disputa territorial, confraternizaban sin prejuicios.

Más allá de la actitud afable, el malvinense rechazaba por tradición el cambio de soberanía. Se resistía a cualquier acción que significara un avance en las negociaciones. La oposición se manifestaba con distintos matices, según cómo afectaran los intereses, las tradiciones y la forma de vivir.

Los altos funcionarios, en su mayoría provenientes del Reino Unido, aceptaban sin dudar la política del gobierno central, aunque evitaban tomar partido o demostrar simpatía por una u otra posición, pues poco les afligía el destino de las islas.

Otro grupo, compuesto por ciudadanos de países de la comunidad británica (neozelandeses, australianos, canadienses) y por escasos chilenos y uruguayos,

se mostraba particularmente contrario. Estos ciudadanos suponían que serían perjudicados ya que, por no ser británicos ni kelpers, carecerían de derechos para reclamar compensaciones.

El tercer grupo era el de los nativos, la mayoría descendientes de escoceses y galeses, algunos con varias generaciones en las islas. No comprendían ni justificaban los reclamos argentinos fundamentados en la historia; tampoco, en los títulos heredados de España. Además, permeables a la propaganda, veían a la Argentina como un país extraño, con idioma, costumbres, hábitos y religión diferentes. Las escasas noticias que conocían se referían al gobierno militar, la inflación, las huelgas y otros males que ellos no padecían por estar en esas islas tan alejadas. Sospechaban que los británicos los abandonarían y temían por una invasión argentina.

En definitiva, la población era contraria a que prosperaran las relaciones; sólo aceptaban las de índole comercial que se pudieran controlar sin comprometer el estilo de vida. La mayor resistencia la ejercían los que veían peligrar sus intereses y se oponían con medidas de acción directa. A la cabeza de este sector se encontraba la Falkland Islands Company (FIC).

La FIC, dominadora por décadas de la actividad económica, temía enfrentar la competencia y no avizoraba perspectivas beneficiosas ante un eventual cambio del estatus de la soberanía. Por el contrario, sabía que perdería privilegios; por ello, montó y patrocinó acciones de desprestigio, apoyadas por las difíciles circunstancias que atravesaba el país.

La delegación de la UKFIC (United Kindom Falkland Islands Company) con sede en Londres, neutralizaba la acción psicológica argentina difundiendo datos perjudiciales para su imagen. Además, con ardides, buscaban desvirtuar los beneficios que efectivamente recibía la población con los servicios que se les brindaba. Quizás, por efecto de alguna extorsión, los estudiantes que cursaban en colegios británicos de Buenos Aires y de La Cumbre en Córdoba se manifestaban como si les hubieran inculcado un gran amor hacia el Reino Unido y cierto desdén por la Argentina. Es decir que, después de años de esfuerzo, en lugar de simpatizantes se habían formado decenas de opositores.

Se concluyó, entonces, que la mejor contramedida para disminuir sus efectos consistía en ofrecer becas para cursar en el Liceo Aeronáutico Militar de Rosario. Más adelante, se gestionarían vacantes para el Liceo Naval Femenino, iniciativa que no llegó a concretarse por el desenlace de los acontecimientos. El joven Paul Betts, miembro de una familia con cinco generaciones en las Islas, se presentó en el Liceo Aeronáutico.

Al principio tuvo dificultades para adaptarse, en especial, por el idioma. Después, se encaminó gracias al tesón y a la buena disposición de los directivos del instituto. Paul cursaba el segundo año cuando se iniciaron las hostilidades. Decidió continuar y se graduó de bachiller en 1985, con el grado de alférez de la reserva. Nunca regresó a Malvinas, se casó y actualmente vive en Rosario con su familia.

Líneas Aéreas del Estado fue el mejor instrumento que se halló para ganar la confianza. Advertidos, los

antiargentinos actuaron con sagacidad y montaron una agencia de viajes en las oficinas de la FIC. Durante un tiempo, lograron alejar a los pobladores de la Argentina, pues brindaban mejores beneficios comerciales. Llegaron a vender los pasajes de LADE, de Aerolíneas Argentinas y también los internacionales por ser representantes de la British Airways.

Con la nueva modalidad, los viajeros malvinenses, en su mayoría empleados de la FIC o del gobierno, dejaron de concurrir a la oficina argentina. Las reservas y los pagos se realizaban en la compañía. Incluso intentaron que LADE les otorgara la totalidad de las plazas y, de esta manera, monopolizar la venta y el control de quién viajaba y de cuándo podía hacerlo. Además, armaban “paquetes” con el traslado por LADE hasta Comodoro Rivadavia, la conexión con Aerolíneas Argentinas o Austral hasta Aeroparque y la coordinación del personal de la British Airways que esperaba a los pasajeros para conducirlos hasta un hotel, y, al día siguiente, de Ezeiza a Londres. Era una oferta ideal para los *kelpers*, que se sentían asistidos y protegidos durante el tránsito por un país “con tan malas referencias”.

No resultaba fácil neutralizar la campaña de la FIC, por cuanto procedía legalmente y estaba encuadrada en las reglas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, según sus siglas en inglés)⁸.

8 IATA (International Air Transport Association): promueve la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio de las compañías aerocomerciales.

Sólo una mejor propuesta podría recuperar a los pasajeros. Con ese fin, el director de LADE, comodoro Hugo J. Liernur, cambió la ruta y los horarios del vuelo semanal de F-28. Pernoctaría en Stanley e iniciaría, temprano, el regreso a Aeroparque con escalas en Comodoro Rivadavia, Bahía Blanca y Ezeiza. Así, se llegaría al aeropuerto internacional con la suficiente anticipación para abordar el vuelo a Londres de Aerolíneas Argentinas, que tenía la ventaja de ser directo. En cambio, el de British Airways aterrizaba en puntos intermedios. La innovación redujo a la mitad el tiempo del viaje y ahorró los gastos de traslado y de pernocte.

Para mejorar la atención, en la agencia de Stanley se incorporó a un isleño de confianza: Alexander Betts, padre del cadete Paul. Resultó de gran utilidad gracias a su relación familiar con los habitantes. Se equiparó aquello que la FIC ofrecía como ventaja especial: “atendido por su propia gente”.

Desde el inicio de las actividades de LADE en Malvinas, a solicitud del gobierno local, se contrató a Richard Anderson como auxiliar del jefe de base, que apenas hablaba español. Con el tiempo se descubrió que, en realidad, era un espía oficial. A través de él, tanto el gobierno como la FIC y el UKFIC se enteraban de lo que ocurría en las oficinas y, en particular, en la del Vicecomodoro. Esta situación, aunque resultaba incómoda, había que aceptarla y manejarla con discreción. Incluso, posibilitaba tomar medidas de contrainteligencia dejando trascender noticias que desinformaran al oponente.

Como un servicio adicional, LADE coordinaba pedidos de intercambio. En cada avión llegaban, sin cargo, alimentos frescos, frutas y verduras; como así también objetos del hogar y artefactos eléctricos reparados en el continente. El personal de Comodoro Rivadavia realizaba los encargos y favorecía el desempeño de los representantes argentinos en Malvinas.

En este campo, ni la FIC ni el UKFIC intentaron poner trabas, quizás porque sus miembros eran usuarios frecuentes de ese servicio de buena voluntad. Solo por el ingreso de papas elevaban sus quejas al gobierno aduciendo razones fitosanitarias, aunque el real propósito era evitar que los malvinenses abandonasen la tradición de cultivar su propia huerta, baluarte del autoabastecimiento.

Durante la gestión del vicecomodoro Gilobert, se concretaron las obras de ampliación en la planta de almacenaje de garrafas y cilindros de gas licuado, con el fin de satisfacer la demanda que crecía de día en día. En efecto, el consumo se había generalizado en la población, por las intrínsecas ventajas del combustible y por el bajo precio de venta en Stanley. Los habitantes parecían decididos a abandonar la secular y dura práctica de la extracción y utilización de la turba.

Los ingenieros de Gas del Estado, mediante exposiciones y demostraciones, divulgaron las ventajas del uso del fluido y la eficiencia de la empresa para generar confianza sobre la continuidad y la oportuna provisión. Finalizado el conflicto armado y una vez agotada la existencia en el depósito

argentino, los malvinenses volvieron a la turba por un largo tiempo, ya que la provisión desde el Reino Unido elevaba el costo a valores imposibles de afrontar. En la actualidad, se abastecen desde Chile.

El 2 de abril de 1982, los sorprendió en las Islas y, detenidos junto a otros argentinos, esa noche vivieron las alternativas de la reconquista bajo la vigilancia armada de los efectivos británicos.

La inversión de YPF en Malvinas fue cuantiosa. Años atrás, había construido una planta de grandes dimensiones en la bahía adyacente, para realizar el abastecimiento con buques tanque. El depósito no se habilitó porque las autoridades británicas exigían un muelle especial para descargar con la máxima garantía y evitar la contaminación de las aguas.

De esta forma, fallaba el esfuerzo de YPF mientras que la FIC sacaba provecho, ya que, al no poder bajarlo a granel, el combustible se trasladaba en tambores hasta su muelle. Se repetía la situación de Gas del Estado. La imposibilidad de utilizar la planta y el alto costo del transporte llevaron a YPF a limitar la provisión de combustible aeronáutico para los aviones de LADE, de nafta para los vehículos y de querosén. La FIC retuvo la comercialización del gasoil para los Land Rover y el fueloil para la usina.

La actividad de los maestros no presentó dificultad. La tarea era desarrollada por un matrimonio joven de ascendencia escocesa, lo cual facilitaba el contacto con la comunidad educativa local. Por otro lado, el grado de prejuicio de los niños era menor. El resto de los colegas no se interesaba ni involucraba en la

disputa territorial. Distinto era el vínculo establecido entre el representante argentino y las autoridades británicas, que había comenzado a presentar aristas conflictivas.

Las crisis se volvieron diarias; y las soluciones, más dilatadas. Siempre surgía el objetivo de hacer constar que ellos eran el gobierno y que impondrían las decisiones conforme con sus intereses. A su vez, Gilobert debía rechazar las medidas que eludieran los acuerdos o que trabasen la acción de los organismos nacionales en Malvinas. Tanto el Secretario de Gobierno como el Gobernador se reservaban el rol de árbitros.

En este marco, se presentaron conflictos de trascendencia pública, cuyo desarrollo era seguido con atención por la Cancillería. La FIC desautorizaba las pautas establecidas para el arribo de los barcos de Transportes Navales, desde el horario de toma del muelle hasta el de descarga. Para acordar, intervenía la Comisión Consultiva. Por supuesto, la FIC siempre ganaba porque facturaba el tiempo de ocupación del muelle.

Después de la visita del secretario del Foreign Office⁹, Nicholas Ridley, los ánimos se caldearon. Miembros del UKFIC pintaron inscripciones en las instalaciones de YPF en repudio a las negociaciones y a la Argentina. Presentada la queja, las autoridades le restaron importancia y, dando a entender que no consideraban de interés identificar a los responsables, dejaron las cosas como estaban. Para

9 Foreign Office: Ministerio de Relaciones Exteriores británico.

forzar una reacción, el vicecomodoro Gilobert manifestó al Secretario de Gobierno la sospecha de que el combustible podría haber sido contaminado y que, por lo tanto, suspendería los vuelos de LADE hasta despejar las dudas. La verificación de la buena calidad requería enviar muestras a los laboratorios de YPF en un avión con autonomía suficiente para ir y regresar sin reabastecerse en Stanley.

Es decir, la solución se dilataría y, mientras tanto, continuarían suspendidos los servicios; salvo que los responsables declarasen que no había existido adulteración. Al ser advertidos de los perjuicios, los pobladores reaccionaron. Los afectados serían los pasajeros con vacaciones programadas y los comercios locales por la ausencia de turistas. El gobierno cambió de actitud. Esa tarde los autores fueron localizados y aseguraron que el combustible estaba en buenas condiciones. Las autoridades garantizaron la veracidad del testimonio y se hicieron cargo de la limpieza de la planta. Al frente de los jóvenes que hicieron las pintadas, había actuado Terry Peck. La población tomó conciencia de los inconvenientes y repudió al grupo en forma unánime. De héroes, pasaron a villanos. Esto los llamó a sosiego y, por algún tiempo, no molestaron.

Muchos compatriotas que visitaron las Islas contribuyeron a demostrar aspectos positivos de la sociedad argentina. Las tripulaciones de los aviones gozaban de gran prestigio y reconocimiento. También eran admirados por el profesionalismo con que operaban. Ningún vuelo de LADE sufrió una emergencia. Igual ocurría con los maestros, y con el personal de YPF y de Gas del Estado.

A mediados de agosto de 1981, el dueño del tambo local visitó la casa del Vicecomodoro. Manifestó su aflicción porque, como consecuencia de una demora imprevista en la llegada del barco, muchas granjas se habían quedado sin alimento para sus animales; y temían que, en pocos días, murieran. Ante la emergencia, Gilobert comunicó a la población que gestionaría un vuelo para satisfacer las urgencias. Aprobado por la Cancillería, la Fuerza Aérea Argentina envió un Hércules C-130H. En tres días, pese al desagrado británico, se solucionó el desabastecimiento. Por primera vez, los malvinenses habían soslayado a los gobernantes y satisfecho sus necesidades en la oficina de LADE.

En represalia, las autoridades adoptaron conductas obstruccionistas. La más evidente fue la intransigencia del oficial de aduana al negar el permiso para descargar del C-130H tres bolsas de papas, que venían de Comodoro Rivadavia, destinadas a los argentinos. Se amparó en reglamentaciones fitosanitarias: los sacos no podían tocar tierra. La verdadera razón era reafirmar la autoridad británica. Por fortuna, la mercadería había sido ubicada detrás de la puerta de ingreso bloqueando la carga restante. El Vicecomodoro dispuso que, si las papas no se bajaban, tampoco lo harían los bultos con alimento para el ganado. Como era sábado por la tarde, la mayoría de la población había concurrido al aeropuerto. Algunos, con ansiedad, esperaban la mercadería; otros sólo deseaban ver la operación del C-130H. Todos fueron testigos de la situación.

Esta situación insólita finalmente pudo ser destrabada por el mismo Gobernador a requerimiento de Gilobert.

1982: última gestión

El vicecomodoro Roberto Manuel Gamen fue el último oficial jefe designado para radicarse en Stanley y ocupar el cargo de representante argentino en la Comisión Consultiva Especial y jefe de la agencia LADE. Junto con su familia, llegó a Malvinas el 27 de enero de 1982. Se superpuso con el vicecomodoro Gilobert hasta el 3 de febrero, ocasión en la que se instaló en la flamante LADE House.

En las reuniones de bienvenida y durante los primeros tiempos, se percibía un ambiente cordial y optimista con respecto al futuro de la soberanía de las islas. Situación que se fue modificando a partir de los primeros días de marzo y que hizo crisis el 19 cuando desembarcó en las Georgias el equipo de Davidoff, empresario argentino que había sido contratado por una empresa británica para desguazar tres factorías balleneras en desuso.

El vicecomodoro Gamen, antes de mudarse a Malvinas, estaba al corriente de la planificación secreta de recuperar la soberanía con el empleo de las Fuerzas Armadas, aunque desconocía la fecha de ejecución.

A fines de febrero, intervino en la coordinación de una misión secreta ideada por la Jefatura III de la Fuerza Aérea donde se simuló una tarea de verificación del VOR de Malvinas, pero en lugar de ejecutarla el Learjet 35 A verificador de radioayudas, el vuelo

lo realizaría un Learjet 35 A versión fotográfica de la II Brigada Aérea, para efectuar un relevamiento fotográfico de Puerto Stanley y zonas aledañas. El material se utilizaría para la planificación de la operación de recuperación de las islas.

El 19 de marzo, el vicecomodoro Gamen se embarcó en un Learjet 35 A fotográfico. Despegó de Río Gallegos y, sobre Malvinas, el comandante de aeronave simuló tener una falla en el tren de aterrizaje; efectuó varios pasajes de comprobación sobre la torre de control del aeropuerto, completando así la tarea fotográfica. De regreso, en Río Gallegos, descendió el personal de fotógrafos y el material utilizado.

El 22 de marzo, a raíz de las protestas que desató el desembarco de Davidoff en las Georgias, las oficinas de LADE fueron atacadas. La vida de la familia Gamen como la de los argentinos residentes se complicó. A partir de entonces, estarían vigilados. Días después, cuando supieron que la Fuerza de Tareas 40 había partido del continente con rumbo a las Islas, los confinaron en la casa, custodiados por kelpers armados, miembros de la Defensa Civil.

Desde el 2 de abril hasta el 1 de mayo, el vicecomodoro Gamen asesoró y cumplió tareas de reconocimiento de probables sitios de desembarco de la fuerza de tareas británica piloteando el avión Britten Islander¹⁰.

10 Aeronave oficial del gobernador británico destinada para vuelos locales en el que en ocasiones se distribuía correspondencia entre los pobladores del interior de las islas.

Situación al 31 de marzo de 1982

El accionar argentino en pos del bienestar de los malvinenses se encontraba en su apogeo. Los isleños disfrutaban sin reparos de los servicios que recibían gracias a los acuerdos de 1971.

Se destacan los más importantes:

- Dos vuelos semanales de LADE con F-27 y F-28, que permitían la visita y estadía de turistas, con la consecuente ganancia para el comercio y la hotelería.
- Servicios postales y de carga en todos los vuelos que posibilitaban la llegada regular de correspondencia, diarios, revistas, videos, películas para su proyección en el cine local, abastecimiento de verduras, medicinas.
- A través de YPF, provisión regular de nafta y querosén. El gasoil, fueloil y lubricantes eran comercializados por la Falkland Islands Company.
- Gas licuado en garrafas y cilindros por medio de Gas del Estado, que debió ampliar su planta de almacenaje para satisfacer la demanda.
- Transporte marítimo por parte de Transportes Navales, dependiente de la Armada, con una frecuencia cuatrimestral que aseguraba el suministro de gas, nafta y otros productos como harina, maíz, alimento balanceado y comestibles.
- Enseñanza del español en las escuelas de Stanley, brindada por maestros argentinos bilingües.
- Becas para cursar estudios secundarios completos en los colegios británicos en la Argentina.
- Incremento del turismo, argentino e internacional, y de la actividad comercial vinculada.

Durante diez años, la Fuerza Aérea realizó 1.515 salidas con un total de 3.553 horas voladas, en las que trasladó 21.597 pasajeros y 465.763 kilos de carga. Con este esfuerzo considerable, unido al accionar de otros organismos del Estado argentino, pese a las interferencias de la Falkland Islands Company y del comité UKFIC, se mejoró la calidad de vida de los isleños. Los ya populares *kelpers*, que habitaban un conjunto de islas, carecían de ciudadanía y conformaban una colonia desconocida por los británicos, de la cual sólo se enteraron de su ubicación en el mapa el 2 de abril de 1982.

Lamentablemente, las acciones pacíficas efectuadas con seriedad y en forma positiva para ambas naciones, con la intención de negociar la soberanía en un plazo prudencial, no fue debidamente interpretado por los beneficiados.

Referencias bibliográficas

Archivo histórico. Dirección de Estudios Histórico. Fuerza Aérea Argentina.

Comisión Banim. La Fuerza Aérea en Malvinas. 2022.

Comisión de análisis y evaluación de las responsabilidades del conflicto del Atlántico Sur. (1982). Informe Final (conocido como Informe Rattenbach), Tomo IV. Junta Militar.

“Nueva Comisión para Orcadas”. Revista Nacional de Aeronáutica, (2), Buenos Aires, Círculo de Aeronáutica, febrero 1949, pág. 4.

Olivieri López, A. M. (1992) *Malvinas. La clave del enigma*. Grupo Editor Latinoamericano.

*Mario Callejo
Oficial Superior de la Fuerza Aérea Argentina.
Oficial de Estado Mayor.
Licenciado en Operaciones Aeroespaciales.
Por su actuación en Malvinas fue condecorado con la
medalla "La Nación Argentina al Valor en Combate".
mariocallejo@hotmail.com*

Malvinas: vida diaria, ejercicio soberano y relaciones sociales durante 1823-1831

Malvinas: Daily Life, Sovereignty and Social Relations 1823-1831

Por Francisco Novas

Resumen

A partir de 1823, el gobierno de Buenos Aires fortaleció una política de poblamiento en torno a Malvinas que consistió en el envío de afrodescendientes, indígenas, gauchos, colonos extranjeros, familiares de las autoridades, entre otros agentes que, no sin diferencias jerárquicas o sociales, consolidaron la presencia argentina en Malvinas. Ello fue acompañado por intereses territoriales y económicos hacia el Atlántico Sur, que fueron canalizados por el gobierno argentino, lo que representó una característica fundamental para entonces: un despliegue demográfico en un territorio insular del continente sudamericano. El objetivo de este trabajo es exponer las características que poseyó el desarrollo de la isla oriental malvinense, a partir de actores diversos; esta fue una etapa trascendental en el ejercicio de la soberanía argentina.

Palabras clave: Malvinas, Luis Vernet, soberanía, Argentina

Abstract

Beginning in 1823, the Buenos Aires government strengthened a settlement policy on the Malvinas Islands. It consisted in sending Afro-descendants, indigenous people, gauchos, foreign settlers, relatives of the authorities, and other agents who, regardless of their hierarchical or social differences, consolidated the Argentine presence on the Malvinas Islands. This was accompanied by territorial and economic interests in the South Atlantic, which were channeled by the Argentine government. This represented a fundamental characteristic at the time: a demographic expansion on an island of the South American continent. This paper seeks to outline the characteristics of the development of the eastern Malvinas Island, based on various actors; this was a transcendental stage in the exercise of Argentine sovereignty.

Keywords: *Malvinas/Falklands islands, Luis Vernet, sovereignty, Argentina*

Fecha de recepción: 17-06-2025

Fecha de aceptación: 05-07-2025

Introducción

Luego de que el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata enviara al capitán de fragata David Jewett para la toma de posesión formal de las Islas Malvinas, el 6 de noviembre de 1820, se inició un proceso de poblamiento atravesado por un trasfondo político, económico y administrativo. Ello se sirvió de un amplio abanico de sujetos sociales que no compartían las mismas descendencias estamentales ni

roles de la sociedad poscolonial. Quienes cumplieron una función primordial fueron los señores Jorge Pacheco y Luis Vernet, concesionados del gobierno de Buenos Aires, para usufructuar tierras y recursos disponibles en Malvinas. Bajo la directiva entonces de estos protagonistas, el envío de colonos extranjeros, gauchos, indígenas y afrodescendientes comenzó a diversificar el ambiente malvinense.

El nudo será analizar de qué se trató el trabajo realizado por los sujetos enviados allí y los roles ocupados por la esposa del gobernador, María Sáez de Vernet, y su hermano Emilio, y las relaciones de tipo familiar y matrimonial, a partir del nacimiento de Matilde Vernet y los primeros casamientos civiles de Argentina (o al menos en las Islas, ya que la ley del Matrimonio Civil se sancionó en 1888). En ese punto, es importante evaluar cómo se desarrolló esta cotidianeidad en torno a sectores sociales que conformaron la Comandancia malvinense y qué tipo de vínculos coexistieron. Vale encuadrar esta propuesta en el discurso esbozado por el Reino Unido, quien deslegitima las medidas tomadas por el gobierno argentino durante el período 1820-1833.

El corte propuesto para este trabajo se debe, en primer lugar, al inicio de las concesiones otorgadas por el gobierno de Buenos Aires a Jorge Pacheco y Luis Vernet para la ejecución de actividades económicas, seguridad y poblamiento en el Atlántico Sur. Ello permite observar la injerencia que se le fue otorgando a la región y las medidas que pretendieron ponerse en marcha. El cierre, por su parte, se debe al retiro de la familia Vernet de las Islas y al año en el cual EE.UU., con la corbeta *Lexington*, atacó el archipiélago

perjudicando severamente su desarrollo. Esto último implicó una distorsión del despliegue malvinense, y no se retornó a esos niveles de crecimiento hasta que se concretó la usurpación inglesa.

A modo de estado de la cuestión, dentro de las bibliografías que han trabajado el período y el tema, cabe destacar los trabajos de Langenheim (1939), Caillet-Bois (1948), Kohen y Rodríguez (2015) y Vernet (2022).¹ Estos han explorado documentos de la época exponiendo las complejidades que implicó la travesía malvinense, pero también las decisiones y el *leitmotiv* que empujaron a los protagonistas a asentarse en las Islas durante el período posrevolucionario, útil para fortalecer los argumentos que posee Argentina en su reclamo. Sobre los avances en historia económica, consideraré los trabajos de Irigoien (2001, 2003), Gelman y Santilli (2015) y Schmit (2022) para determinar por qué el Atlántico Sur fue una región que cobró significancia para entonces y por qué las tierras y los recursos ganaderos fueron significantes. Finalmente utilizaré los marcos de referencia propuestos por Garavaglia (2003), Santilli (2010), Cutrera (2013), Candiotti (2015, 2019), Socolow (2016), Salvatore (2018) Guzman (2018) y Alberto (2018) para observar las características de la sociedad poscolonial, y de la mano de obra de ese entonces, para determinar qué vínculos construyeron criollos, blancos, afrodescendientes, indígenas y extranjeros,

1 Es útil aclarar que Marcelo Vernet, autor del libro que se citará en este trabajo, es el tataranieta de Luis Vernet (Comandante Político y Militar de Malvinas); por lo tanto, no debe confundirse los.

es decir, por quienes fueron habitando las Islas Malvinas.

El siguiente trabajo, entonces, pretende insertarse dentro de la historia social de las Islas Malvinas del primer tercio del siglo XIX. Para ello, examinaré los motivos que posibilitaron y promovieron el envío de población a un territorio insular y expondré cómo era la composición demográfica y cómo fueron sus vínculos en las Islas. Con ese fin, contrastaré fuentes como los diarios de María Sáez, Emilio Vernet y los documentos del Archivo General de la Nación (AGN) para analizar y comprender las relaciones transitadas en este territorio.

Un momento cenital

En primer lugar, y para iniciar el trabajo, cabe preguntarse: ¿por qué comerciantes residentes en Buenos Aires, y el propio gobierno de la provincia, acceden a poblar un territorio insular como las Islas Malvinas hacia la segunda década del siglo XIX? Además del espíritu por ejercer presencia en una región, que luego de la Revolución de Mayo pertenecía efectivamente al gobierno de Buenos Aires,² los

2 Menciono Buenos Aires en tanto durante la gobernación española, las Islas dependían jurisdiccionalmente de esa ciudad. Al concretarse la caída del orden colonial con los episodios de mayo, la potestad de la soberanía sobre Malvinas se traspasó sobre Buenos Aires. Vale destacar que, desde esa fecha, comenzaron a visualizarse episodios vinculados a la soberanía, como la inclusión que hace Belgrano en su periódico *Correo de Comercio* problematizando sobre la pesca furtiva en el Atlántico Sur, el per-

vientos económicos jalonaban una apertura hacia el Atlántico y hacia una economía principalmente ganadera, por lo menos, en la región del Río de la Plata, que se vio fomentada con la ruptura de los circuitos que conectaban el puerto de Buenos Aires con Potosí (Schmit, 2022, p. 201). Esto traccionó un interés por parte de numerosos sectores mercantiles-ganaderos que apuntaron a obtener parcelas de tierras y destinarlas a la producción pecuaria para su futura exportación. La vinculación temprana con capitales internacionales, ante la necesidad de recursos en un contexto de finalización de las guerras por la independencia, y el acceso a la posesión o propiedad del suelo ejercieron una presión sobre esta demanda, posibilitando la constitución de pueblos y fuertes y conformando lentamente un mercado de tierras, a partir de una expansión de la frontera. Asimismo, los capitales locales aplicados mayormente al comercio fueron desplazándose hacia la producción rural durante el transcurso de la década de 1820 (Santilli, 2010, p. 134; Banzato, 2013, p. 273).

Malvinas, de este modo, podía presentarse como una opción viable para su poblamiento y desarrollo económico por cinco motivos centrales: el ejercicio territorial por parte del gobierno en espacios marítimos; la baja competencia por compra de tierras;³

miso para navegar que solicitó el británico Henry Jones en 1813, la misiva escrita por San Martín en 1816 para el reclutamiento de soldados posiblemente ubicados en Malvinas, entre otros.

3 Si en Buenos Aires o en el litoral, estamos ante un contexto de incremento del mercado de tierras y competencia por comprarlas, antes de que incremente su valor, Malvinas estaba exenta de

la exención del peligro indígena en la frontera, pero con posibles incursiones extranjeras. Asimismo, era un territorio óptimo para la explotación de recursos pesqueros y ganaderos (dado el antecedente de la colonia española)⁴ y el envío de población podía saldarse con traslados navales que no implicaban cuantiosos gastos como podían ser las diligencias terrestres (Irigoín, 2003, p. 21).

Si bien este trabajo se realiza a partir de 1823, hay que encontrar antecedentes importantes en el manejo de la administración marítima años antes, cuando, además del ya mencionado acto de toma de posesión de Malvinas de 1820, en 1821, la Junta de Representantes sancionó una ley de pesca que contemplaba que, si se realizaban dichas actividades,

ese problema; y la solicitud para poder explotar recursos disponibles se presentaba más viable.

4 La Corona española, poseedora de los derechos territoriales de las Islas Malvinas, luego de que Francia las colonizara (1764), solicitó a esta última su retiro, en tanto el archipiélago dependía de las dependencias del Virreinato del Perú por entonces. A raíz del Pacto de Familia entre ambas Coronas, el asunto quedó resuelto, y en 1767 SMC nombró a Felipe Ruiz Puente como gobernador (Barriera, 2022). La administración virreinal persistió hasta 1810, a pesar de que las fuerzas españolas se retiraron definitivamente en 1811, ya que, con la Revolución de Mayo, y por el principio del *Uti Possidetis Iuris*, las excolonias españolas pasaban a depender de los nuevos gobiernos revolucionarios o independizados. En ese tiempo, la administración española fomentó el desarrollo de actividades ganaderas, envío de obispos católicos, la utilización de las islas como presidio, la defensa del Atlántico Sur ante nuevas incursiones británicas, entre otros propósitos.

estas debían pagar derechos al gobierno (Caillet-Bois, 1948, p. 185).

En este marco, emergen dos protagonistas fundamentales para la empresa malvinense: Jorge Pacheco y Luis Vernet. Vernet era un hombre muy vinculado a los negocios y al ámbito mercantil. Sus antecedentes en Filadelfia, Brasil y Portugal, relacionados al comercio naval de distintas mercancías, lo ubicaban como un hombre interiorizado en dichos asuntos que había construido diversos vínculos al respecto (Vernet, 2022, p. 272). Cuando en EE. UU. su negocio dejó de prosperar, en 1817, ancló en Buenos Aires, atraído por el lugar que podía ocupar en un contexto de convulsiones económicas y retiro de agentes españoles. Vernet se posicionaba como parte de los nuevos comerciantes poscoloniales que habían ingresado fuertemente en participación en la región del Plata, en recambio de los agentes mercantiles coloniales que habían dominado el monopolio comercial. Los nuevos rumbos tomados a partir de los contactos con comerciantes del Atlántico Norte, la ruptura con el comercio potosino, la emergencia de un negocio pecuario y el auge del librecambio rediseñaron los circuitos mercantiles luego de 1810 y permitieron el ingreso de nuevos mercaderes (Irigoin, 2003, p. 26; Hora, 2010, p. 32).

No obstante, las empresas de Vernet no fueron todas redituables. Desembarcado en Buenos Aires, sus primeros vínculos con Conrado Rucker —quien poseía una empresa de fletes marítimos— fue desarticulándose a los pocos años. Vernet, asimismo, había financiado y prestado dinero a otros agentes, quienes también comenzaron a tener déficits

comerciales y que zozobraron parte de sus finanzas. Ese fue el caso de Jorge Pacheco, un exmilitar que, luego de abandonar su carrera, su situación económica empeoró y solicitó apoyo a Vernet para emplearse en un saladero administrado por él. De militar a empleado-comerciante, la trayectoria de Pacheco exponía la falta de estabilidad en las maneras de ganarse la vida para este tipo de actores en el inicio del período decimonónico, y los obligaba a recurrir a distintos mecanismos para subsistir (Pita y Mitidieri, 2022, p. 12). Vernet no sólo le había dado trabajo, sino también prestado dinero. Tal es así, que el primer convenio entablado entre ambos, en abril de 1820, fue singular: “Vernet se comprometía a satisfacer las necesidades del Sr. Pacheco por todo el tiempo que estuviera en indigencia hasta tanto que él consiguiese algo del gobierno que le es deudor de más de cien mil pesos” (Vernet, 2022, p. 273).

Las deudas en ascenso con el erario bonaerense complicaron la situación de Pacheco, generando que el gobernador Martín Rodríguez (1820-1824) le ofreciera, como indemnización de lo que debía al gobierno, el usufructo de ganados alzados existentes en Malvinas (Caillet-Bois, 1948, p. 190). Así es como, el 5 de agosto de 1823, se produce un punto sustantivo, en tanto Vernet y Pacheco celebran un contrato (el cual será ratificado el 28 del mismo mes con la firma del ministro de gobierno Bernardino Rivadavia) por el cual ambos solicitan al gobernador Martín Rodríguez un permiso para establecerse en la Isla Soledad de Malvinas y beneficiarse de la explotación de pieles de mamíferos marinos, carnes y cueros de ganado. El *leitmotiv* era reconstruir parte de la colonia española, usufructuar recursos del cual

estaban haciendo uso buques extranjeros y ofrecerle al Estado ingresos con los capitales que pudieran formarse (Langenheim, 1939, p. 210). Asimismo, estos empresarios buscaban vender concesiones y recursos a otros compradores. Ante el *boom* del negocio de cueros,⁵ carnes y un incipiente comercio lanar, el comercio pecuario buscaba ser fuertemente capitalizado. Otra actividad, como la cría caballar, fue más bien utilizada para arriar ganado y transportarse.

Para concretar lo anterior, faltaban definir dos cuestiones: el capital constante, aquel invertido en medios de producción; y el capital variable, aquel invertido en fuerza de trabajo (para producir más valor). Para el primero, Vernet contaba con recursos propios, pero a su vez, contrató y entabló vínculos con comerciantes ingleses como Robert Schofield en 1823, quien, si bien hizo sus aportes, no fueron los que había declarado, lo que obligó a Vernet a colocar otros capitales extras. Con esto se buscó afrontar la compra de barcos, herramientas, pago de jornales, fletes, seguros, entre otros insumos fundamentales, para los movimientos y circulación de recursos. Así, partió de Buenos Aires, en enero de 1824, el buque Fenwick (con el gobernador Pablo Areguati a bordo)⁶, en marzo de 1824 el *Antelope* con Schofield

5 Buenos Aires llegó a exportar una media de 440.000 cueros por año durante la década de 1830 y casi un millón para la década de 1840 (Irigoin 2001, p. 17).

6 Fue tal el desorden que provocó Schofield, que el Fenwick debió ser vendido para pagar los salarios de los marineros. Sus problemas con la bebida dificultaban que pudiera organizar bien el trabajo a realizarse en las Islas (Caillet-Bois, 1948, p. 196).

y Emilio Vernet a bordo, y en fecha no registrada, el *Rafaela*, cuyo desenlace será el de naufragar en costas malvinenses. Schofield regresó en agosto de 1824 sin cueros ni productos para revender, la sociedad con el comerciante inglés fracasó por completo, y la inversión dio más pérdidas que ganancias y más retrocesos que avances (Caillet-Bois, 1948, p. 195; Vernet, 2022, p. 281). Emilio Vernet, por su parte, fue enviado para dar nuevas órdenes a Areguatí y constatar que se cumplieran, como también dar apoyo logístico en la administración de recursos.

Para el segundo punto, fue necesario el nombramiento de un gobernador: Pablo Areguatí, de origen guaraní y capitán de milicias, quien había luchado con Belgrano en las batallas por la independencia y quien tenía vínculos con Pacheco (Vernet, 2022, p. 278). El nuevo gobernador posibilitaría la organización de los pobladores y de la mano de obra, bajo las órdenes de Luis Vernet para el mejor funcionamiento administrativo. En nota elevada el 18 de diciembre de 1823, Pacheco notificaba al gobierno de Buenos Aires que la presencia de Areguatí sería útil para

formar, con los peones enviados, una compañía de cívicos con sus cabos y sargentos, para darle a esta operación toda representación posible en obsequio de una propiedad de la Patria, llevando las armas y municiones (...) y si V.E. tuviese a bien destinar algunos cañones de fierro para defender el punto de incursiones piratas.⁷

7 A.G.N. IX- 2087; 18 de diciembre 1823.

En aquella misma misiva, Pacheco promete domesticar el ganado y poner con ellos una estancia en que apacienten hasta dos mil ovejas merinas, con el fin de hacer progresivas estas lanas al país. Asimismo, el gobernador Rodríguez le otorgaba los terrenos exigiéndole la mensura y amojonamiento para que pudiera optar a los títulos de propiedad (A.G.N. IX- 2087; 18 de diciembre, 1823). Ese documento contó con la firma y rúbrica del gobernador Martín Rodríguez y de los escribanos públicos Manuel Llanes, José María Yardor, José Manuel Godoy, útil para demostrar los procesos jurídicos y legales que debían cumplir dichas operatorias, y la intervención de agentes de la economía, la política y la justicia vinculados a las Islas del Atlántico Sur.

Pero este proyecto no fue tan lineal y benigno. Las dificultades presentadas por un clima hostil, recursos escasos y dificultades por reedificar los cimientos en las Islas dificultaban esos senderos. Tal es así que Areguatí, una vez desembarcado en las Islas, le escribe a Pacheco:

Hemos llegado a ésta el 2 del que corre sin novedad alguna con solo cinco caballos flacos, todos lastimados del Buque porque no cupieron más. Con ellos no podemos ni registrar el campo. A pie hemos salido hasta cinco leguas y no hemos encontrado vacas ningunas sino puntas (...) Mi amigo sírvase V. protestar a mi nombre los perjuicios de sueldos de peones que se me originan y demás al Sr. Escofield [sic] por no ponerme los caballos que hemos acordado. Estamos sin carne, sin galleta, y sin pólvora para cazar. Nos mantenemos de conejos

asados, pues no hay grasa a causa de no poder salir a carnear porque no hay caballos.⁸

Ante este marco de situación, con la Guerra del Brasil iniciada (1825), y para no perder los capitales invertidos, Luis Vernet se propone viajar a las Islas con el afán de reorganizar la mano de obra, los recursos pecuarios y eficientizar los recursos invertidos. Para ello, se embarca desde Buenos Aires, con gauchos y presos, para dirigirse a Malvinas (1826). Previamente intenta anclar en Carmen de Patagones donde tenía caballos para enviar, pero su ingreso se vio dificultado por la negativa de un buque brasileiro y viró hacia Bahía Blanca. Allí, Vernet negocia con los pueblos originarios de la zona para obtener caballos o salir en busca de ellos. Tal es así, que, para evitar los bloqueos impuestos por buques brasileiros, Vernet conviene con indígenas puntos de salida marítimos a partir de regalos como paños colorados y aguardiente para facilitar potenciales embarques de caballos y recursos de la zona, para luego ser enviados a Malvinas (Caillet-Bois, 1948, p. 199). Este paisaje expone intereses y relaciones cruzadas que densifican los nexos entre comerciantes e indígenas, como también el recorrido atravesado por intentar poblar las Islas, y la agencia de los pueblos originarios en el afán de comerciar entre iguales (Cutrera, 2013, p. 493). Asimismo, el hecho de reflexionar sobre el poblamiento de las Islas debe ser encuadrado dentro de una dinámica de organización y planificación que no siempre pudo concretarse perfecta ni fácilmente.

8 AGN. Fondo Luis Vernet. VII-129, doc. 51; 12 de febrero 1824.

Lo cierto es que Luis Vernet llegó por primera vez al archipiélago el 9 de junio de 1826. Gauchos —y luego afrodescendientes— que jamás habían pisado nieve, se hallaban ahora en un territorio hostil climáticamente. De los caballos enviados, una parte murió en la travesía marina, y otros llegaron en un magro estado de salud. La necesidad de Vernet por traccionar su empresa implicó la aplicación de gravámenes, hipotecas, préstamos, intercambios comerciales, venta de barcos y especulaciones, para hacerse de capitales que le permitiesen comprar equinos, negros y negras esclavas,⁹ entre otros insumos (Caillet-Bois, 1948, pp. 200-202). En el afán de hallar alternativas para llegar a Malvinas, se juegan otras responsabilidades que marcan las necesidades de Vernet: el capital invertido, el objetivo por cumplir con el gobierno un contrato firmado que, si no se respetaba, podía acarrear consecuencias financieras¹⁰ y las tensiones que ello podía causar con agentes económicos.

9 Esto puede verse en enero de 1828, cuando en Patagones compra la polacra *Fiburtina*, donde se embarcan dichos esclavos.

10 El espíritu de Vernet, por sostener y mantener estas concesiones que el gobierno de Buenos Aires le había entregado, se mantendría en el tiempo. Es decir, una vez concluida la invasión británica a Malvinas en 1833, Vernet protestará por sus derechos de propiedad, e incluso les exigirá a funcionarios británicos de la talla de W. Parish la indemnización o la participación correspondiente en el usufructo de esas tierras (Caillet-Bois, 1948, p.382). En 1851 el cónsul estadounidense, W. Harris, reconocerá los derechos de Vernet, y finalmente en 1865 Vernet le escribirá una carta a Sarmiento para reclamar sobre el asunto (Fitte, 1966).

Asimismo, sobre la mano de obra, y los extensos debates que han circulado en torno al tema, puede agregarse que Vernet debió apelar a diversas estrategias tanto seductoras como algunas más rígidas para poder enviar afrodescendientes, gauchos e indígenas como fuerza de trabajo. La bibliografía que aborda específicamente el trabajo rural en la campaña rioplatense menciona que estos actores conformaban parte de una fuerza de trabajo libre, con capacidad de reunir capitales e independizarse, y que constituía un sistema denominado liberalismo radicalizado, es decir, una fuerza de trabajo que no estaba fielmente sujeta a los dispositivos jurídicos que desde las élites emanaban (Santilli, 2010, p. 143; Gelman y Santilli 2015, p. 164; Salvatore, 2018, p. 41). Ello intentó ser mitigado por los sectores dominantes o por quienes intentasen contratar mano de obra, a partir de la implementación de la papeleta de conchabo para intentar controlarlos y exigirles a trabajar ya que si no podían ser juzgados como "vagos" y reclutados como soldados. También, la itinerancia de la mano de obra, que no se radicaba en un sólo lugar para emplearse, sino que migraba, era parte del contexto de la época. La hipótesis, por ende, es que las promesas o contratos que Vernet debía implementar tenían que ser atractivos para viajar a Malvinas. Vernet, al no disponer de excesivos elementos coercitivos, debía reunir los argumentos o recursos suficientes para solventar los sueldos requeridos o, al menos, transportar mano de obra que, antes de alistarse como soldados en un contexto de levass por la Guerra del Brasil, preferían otros destinos (Garavaglia, 2003, p. 167).

Previo a ingresar en el carácter cotidiano de la vida malvinense, interesa sumar algo de contexto a lo

ocurrido en el continente. A partir de la década de 1820, la situación de acefalía política en Buenos Aires se supera gradualmente con la asunción del gobernador Martín Rodríguez, quien es votado por la Sala de Representantes y apoyado por las milicias de campaña al mando de Juan M. de Rosas. Rodríguez logra firmar el Pacto del Cuadrilátero (1822), para evitar conflictos con las provincias del Litoral. Sin embargo, a su vez, el desarrollo de las autonomías provinciales, los conflictos entre unitarios y federales y los intentos del centralismo porteño por imponerse sobre el resto de los gobernadores constituyeron parte del clima de época y de tensiones dentro del continente (Ternavasio, 2006), que igualmente no dejaron de lado los intereses marítimos para desembarcar en Malvinas.¹¹

Asimismo, cabe consignar dos actos administrativos más de suma relevancia para entonces. El primero es la renovación de los contratos a Vernet y Pacheco, ahora bajo la gobernación de Manuel Dorrego, con la firma del ministro de guerra Ramón Balcarce el 5 de enero de 1828 y la consecuente rúbrica del cónsul inglés Charles Griffith. Esto último se debía a que Vernet deseaba enviar mensajes a colonos extranjeros con el afán de ir poblando las Islas.

11 El periódico *La Gaceta Mercantil* del 23 de junio de 1829, sobre la creación de la Comandancia de Malvinas, publicaba: “No podemos menos que elogiar al gobierno por la actividad que ha desplegado en fomentar aquel establecimiento cuando se halla rodeado de atenciones más graves: esto prueba que no desconoce la importancia de un punto que se había mirado hasta ahora con la más culpable indiferencia”.

Kohen y Rodríguez mencionan que este decreto no sólo era una concesión de terrenos, sino también la implementación de un régimen fiscal, interesado en la administración de recursos naturales, con la voluntad de poblar las Islas —y otros territorios patagónicos— y poseer el control gubernamental de tierras con la subordinación del director de la colonia (Vernet) al gobierno bonaerense (2015, p. 153). Respecto del vínculo con agentes comerciales británicos, como Schofield, Griffith y Langdon en 1829,¹² es dable destacar que la presencia de estos migrantes estaba en ascenso para entonces, dadas las reformas emprendidas por el Partido del Orden que buscaban la atracción de trabajadores rurales del norte de Europa, y que Gran Bretaña vio como atrayentes. Las negociaciones para el Tratado de Paz, Amistad y Comercio de 1825 implicaron no sólo el reconocimiento de las Provincias Unidas del Río de la Plata como territorio independiente, donde Malvinas en ningún momento fue puesta en discusión, sino también una serie de beneficios comerciales, religiosos y eximición del servicio militar para ciudadanos británicos (entiéndase ingleses, escoceses e irlandeses), que fomentó el arribo de estos migrantes (Silveira, 2014, p. 51). Vale sumar que, en ese mismo año, Jorge Pacheco, cuando sus inversiones no habían florecido, y temeroso de sufrir un ataque por parte de la escuadra brasilera en Malvinas, realizó una cesión simulada de sus acciones a los señores Green y Hogdson, pero la

12 Respecto de William Langdon, Vernet firmó un convenio en el que entregaba superficies de tierra para su explotación (Vernet, 2022, p.384).

operatoria se frustró por motivos comerciales, mas no porque los comerciantes ingleses desconociesen los derechos argentinos. Tal es así que los contratos fueron certificados por el cónsul inglés Richard Ponfsett sin cuestionamiento alguno (Langenheim, 1939, p. 219; Kohen y Rodríguez, 2015, p. 141). Otro caso que interesa es el intercambio entre Luis Vernet, ya como comandante, y el cónsul inglés Woodbine Parish, donde el primero solicita la venida de colonos ingleses que pudieran participar en tareas comerciales de las Islas, cuyas labores quedarían compensadas por el valor de las tierras. Tarea a la que Parish se negó, diciendo que SMB necesitaba saber cuál era el estado de la colonia (Caillet-Bois, 1948, p. 224). De igual modo, la intervención de actores británicos en la empresa de Vernet, reconociendo su autoridad y las medidas efectuadas por el gobierno, da cuenta del pleno ejercicio soberano que realizaban las Provincias Unidas del Río de la Plata.

El segundo acto administrativo, que conforma el cenit de la administración vernesiana, es la creación de la Comandancia Político Militar de las Islas Malvinas el 10 de junio de 1829, con la firma del gobernador Martín Rodríguez, Salvador María del Carril y el escribano Francisco Pico. Es importante mencionar que, tanto en Buenos Aires como en las provincias, las disputas entre unitarios y federales eran un problema corriente que afectaba al territorio, lo que desencadenó el asesinato de Dorrego el 13 de diciembre de 1828 y un consecuente conflicto entre Rosas y Lavalle por la gobernación de las provincias. Así es como, en este clima convulso, entre la batalla de Puente de Márquez, en la que triunfan los federales el 29 de abril de 1829, y la firma del Pacto de Cañuelas

el 24 de junio 1829, donde unitarios y federales convienen el llamado a votaciones y cese al fuego (Ternavasio, 2009, p. 165), fue creada la Comandancia de Malvinas, y Vernet fue designado comandante.¹³ Hasta entonces, Vernet no poseía un cargo formal, si bien era un comerciante y un responsable importante de los movimientos demográficos y comerciales, el rango de comandante le dio a Vernet una entidad más potente sobre sus responsabilidades, y la Comandancia otorgó a Malvinas un estatus mayor, jerarquizando su posición territorial. Asimismo, puede caber la pregunta ¿qué era o significaba crear una Comandancia? Raúl Fradkin expone que las Comandancias —de frontera, de marina o de campaña— actuaban como escalas de gobierno válidas y legítimas en una situación tan convulsionada como era el período posrevolucionario. Se trataba de gobernar la campaña con un instrumento local a partir de la militarización de ese gobierno y la transformación de sus ejércitos en su base de sustentación social, lo que suponía un control sobre la población rural y definir políticamente un espacio de gobierno (2013, p. 39).

13 *La Gaceta Mercantil* expresaba los hechos de forma auspiciosa: “Una de las medidas más importantes del Gobierno actual ha sido la organización política y militar de las Islas Malvinas y terrenos adyacentes (...) Muchos años discurrirán antes que podamos figurar entre las potencias marítimas; y sólo entonces conoceremos la importancia de las Islas Malvinas” (17 de junio 1829). *The British Packet* también se haría eco de los hechos, adjuntando el decreto por el cual el gobierno de Buenos Aires creaba la Comandancia de Malvinas (20 de junio 1829).

Para el propio Marcelo Vernet, la creación de la Comandancia fue la culminación de una serie de actos de gobierno iniciados en 1823, que consolidaban legalmente el creciente involucramiento de Luis Vernet, transformando estos episodios de una especulación financiera a una pasión que signa su vida (2022, p. 347). Nueve días después de la creación de la Comandancia, parte de Buenos Aires el buque que traslada a la familia Vernet a las Islas. Veamos algunas características.

Arribar a las Islas: vida diaria y complejidades sociales

Lo hasta aquí descrito ha servido para exponer las dificultades con las cuales se desplegó el arribo malvinense y las etapas que necesitó superar para que el asentamiento creciera. La vida social desarrollada en Malvinas no fue necesariamente singular o aislada de lo sucedido en el continente. Por el contrario, numerosos patrones sociales, diferencias de clase y vínculos estrechos entre los diversos sectores sociales se hicieron presentes aun en este territorio insular, en paralelo a hechos acontecidos en el continente. A continuación, se trabajará con dos fuentes principalmente, que permitirán observar la cotidianidad social en el archipiélago: el diario

de María Sáez de Vernet¹⁴ y el de Emilio Vernet.¹⁵ Comenzando por el diario de María, se observa que, luego del extenso periplo y a su llegada a las Islas el 15 de julio de 1829, esta narra: “Llegué a las casas y lo primero que vi fue una infinidad de negras chicas y grandes. Salieron a recibirnos haciendo las mismas demostraciones de contento que los negros” (2022, p. 305). El diario de María contiene la particularidad de ser un texto escrito por una persona con una niña en su vientre (y al cuidado de sus otros hijos, ya que al viaje también asistieron Luis, María Luisa y Sofía). Al estar maternando, el caso de María se torna particular, a raíz de las tareas de cuidado que le designaron a las esclavas. Tal es así que, para el cuidado de los hijos de María, la ama y las esclavas debían prestar cuidado y colaborar con la esposa del gobernador, ello puede verse en citas como “nos alojamos en el cuarto de Emilio (...); la ama y los chiquitos, en otro”,¹⁶ lo que expone que una persona debía colaborar con las tareas de cuidado, habitando en la misma pieza que los hijos, u otra cita como “el día era tan hermoso,

14 Del diario de María Sáez hay tres ediciones. La primera corrió por cuenta de la edición hecha por Antonio Montarcé (1946) y otra por la mexicana Teresa Tallien. Ambas, según lo dictaminado por la Academia Nacional de la Historia (1965), contienen defectos e irregularidades que ponen en riesgo la fidelidad de la fuente. Producción historiográfica mediante, decidí utilizar la versión hallada en el libro de su tataranieto, Marcelo Vernet (2022) el cual vuelca el diario en su totalidad.

15 De este diario, utilizaré la versión realizada por la Lic. Silvina Gutiérrez. Su trabajo consistió en la traducción documental del diario de Emilio Vernet ubicado en la AGN.

16 *Ibíd.*, p. 306.

me fui con los chiquitos y la ama por la playa para ver salir la goleta”¹⁷. Florencia Guzmán, respecto del rol de las negras en la maternidad y de la ubicación en la sociedad poscolonial, menciona que había un abanico de labores ejercidas por las negras asociadas al cuidado, la crianza, lo doméstico y la protección de infancias; se refiere a sus roles y a su contribución sobre el estar acompañando todas esas prácticas (2017, p. 452).

A posteriori, en el afán de organizar roles y tareas en el archipiélago, María comenta con un tono de enseñanza y verticalidad: “Vinieron las negras del pescadero, he hecho quedar algunas de ellas que he elegido para el servicio, entre ellas, la que pienso mandar a mi madre a Bs Ays”.¹⁸ Otra tarea encomendada era la costurería, allí María participa de las tareas con las negras, y se da un patrón interesante que es el reconocimiento sobre su trabajo “corté ropa para las negras y confié la hechura a algunas de ellas que saben coser”.¹⁹ En el diario también se desataca “fui al arroyo donde lavaban las negras la ropa de uso de casa”²⁰ y menciona tareas como la producción de velas: “Se han hecho velas para el gasto de la casa, muchas de las negras ya están diestras en este trabajo”.²¹ Donde puede exponerse más clara esta verticalidad es cuando María expresa: “Me ocupé de enseñar a las criadas los diferentes

17 Ídem, 18 de septiembre 1829, p. 319.

18 ídem, 19 de julio 1829, p. 307.

19 Ídem, 5 de agosto 1829, p. 311.

20 Ídem, 7 de octubre 1829, p. 323.

21 Ídem, 14 de agosto 1829, p.313.

servicios de la casa, en lo que unas están muy torpes y otras progresan rápidamente, espero dentro de algunos meses estar servida a mi gusto”.²² De aquí se desprenden dos interpretaciones, la primera es la sugerida por Socolow respecto de que estas mujeres de la alta sociedad, o con un buen pasar, rara vez estaban solas, y generalmente se trasladaban con una esclava o mestiza a su lado, para realizar paseos o ayudarlas en sus tareas. Asimismo, dentro del hogar, las mujeres de la élite actuaban como instructoras culturales y les enseñaban a sus esclavas y sirvientas costumbres y tradiciones (2016, p. 105). La segunda interpretación es la esbozada por Candiotti, en tanto pueden vincularse estas conductas al patronato, debido a la existencia de un carácter paternalista a partir de la enseñanza a las negras y la superioridad sobre ellas (2019, p. 5). Por las fuentes estudiadas, estas negras (y negros) podían llegar a ser libertos, es decir, esclavos que, si bien eran ciudadanos libres, no poseían los mismos derechos que un nacido libre. Esto es, la existencia de relaciones de sujeción debido a la imposibilidad de elegir los trabajos a realizar y a que no decidían ir a Malvinas por cuenta propia; pero, en el reverso, no existían relaciones extremas de explotación sobre estos libertos a los fines de obtener un considerable plusvalor por parte de las autoridades.

Para considerar, en plena Guerra del Brasil el tráfico negrero se acrecienta. A numerosos buques capturados les son sustraídas sus mercancías que desembarcan en costas patagónicas. Entre esos

²² Ídem, 12 de octubre 1829, p.325.

cargamentos se encuentran negros, quienes son adquiridos por Vernet. Su objeto igualmente no es exacerbar su condición, sino que, a pesar de ser colonos forzados, Luis Vernet menciona que todo esclavo que ingresara al territorio debía ser libre por las leyes y útil para el servicio de las armas (Vernet, 2022, p. 394). Sobre lo anterior, podemos incorporar la hipótesis de que algunos de estos esclavos buscasen obtener o comprar su libertad a partir del trabajo realizado o a partir de automanumisiones (Alberto, 2018, p. 6). Así, Vernet menciona:

La liberta Julia [que] en uso de su libre y espontánea libertad se ofrece a servir a Don Luis Vernet [quien] se ofrece a alimentar, vestir y asistir en sus enfermedades a dicha liberta (...) a educarla y tratarla con arreglo a los sirvientes de su clase. (Vernet, 2022, p. 395)

Tal es así que Fitz Roy, en su libro donde narra el periplo por el Beagle y el Atlántico Sur, recoge una carta que le envía un "colega oficial" donde testimonia que "había quince o veinte esclavos confiados a Vernet por el gobierno Bonaerense (...) por cierto número de años, pasados los cuales los pondría en libertad. Representan tener de 15 a 20 años y parecían todos contentos y felices" (Fitz Roy, 1839, p. 267). Esta declaración coincide con la relevada por Marcelo Vernet. Por otra parte, que un oficial de la Royal Navy británica no criticase la gestión de Vernet o los tratos con la mano de obra da cuenta de la sociabilidad desarrollada en el archipiélago.

En esta línea, puede aplicarse el marco teórico propuesto por Fabiane Poppingis, al establecer

que no siempre pervivió un proceso lineal donde finalizada la esclavitud se iniciara un modelo libre, sino que existían relaciones diversificadas de trabajo compulsivo o no asalariado que convivieron en un mismo tiempo y espacio (2014, p. 149). Asimismo, el contexto histórico que estamos transitando expone una situación política mundial que no fomentaba el comercio humano. Las élites que habitaban Buenos Aires estaban imbuidas en ideas liberales que no validaban la reproducción de las relaciones esclavistas (Fradkin y Gelman, 2004). Sin embargo, esto llevó a un conjunto de nuevas leyes en torno al fin de la esclavitud que tuvieron una visión pesimista sobre las capacidades ciudadanas de los esclavizados y, por tanto, una explícita vocación de controlarlos (Candioti, 2015, p. 159). Este modelo híbrido por abolir la esclavitud, pero tutelada desde otro orden y atravesada por la Guerra del Brasil, la cual incrementó el número de esclavos, versa sobre los límites borrosos en los cuales se contrataba la mano de obra y la existencia de múltiples relaciones sociales.²³

Otro elemento visualizado en torno a esta vida diaria son los colonos extranjeros contratados por Vernet para emplearse en las Islas. El 30 de agosto de 1829, al mes y medio de desembarcar en las Islas, se realiza el acto de asunción de Luis Vernet, que coincide con el día de la Virgen de Santa Rosa de Lima. Del acto participaron los habitantes que ya estaban en las Islas,

23 Cabe destacar que en los diarios de la época se publicaban anuncios ofreciendo negras o negros para la realización de determinadas tareas.

y los nuevos colonos alemanes e ingleses que habían sido transportado con la familia Vernet en el barco *Betsy*, capitaneado por el estadounidense Oliver Keating. Emilio Vernet cuenta “pusimos la bandera de la patria y tiramos 21 cañonazos y tomamos posesión públicamente y en nombre del Gobierno de Buenos Ayres de esta Ysla”.²⁴ A continuación, Luis Vernet, en la proclama de asunción expresaba:

El Comandante espera que cada uno de los habitantes dará en todo tiempo de subordinación a las leyes, viviendo como hermanos en unión y armonía a fin de que con el incremento de población que se espera y que el Superior Gobierno ha prometido fomentar y proteger, nazca en su territorio austral una población que haga honor a la República cuyo dominio reconocemos. ¡Viva la patria!²⁵

Esto expone, en primer lugar, la coexistencia pacífica con los colonos extranjeros que iban a emplearse en las Islas y no cuestionaban los actos de soberanía efectuados por Vernet. La inexistencia de tensiones respecto de estos hechos es indicativa del rol ocupado por el Comandante y la incuestionable administración argentina. Lo mismo respecto de los comerciantes y agentes británicos que tejieron vínculos con Vernet. Como se ha visto, las Islas transitaban para este entonces un momento de gobernabilidad bien

24 Diario de Emilio Vernet, en Gutiérrez S. *Así se construyó Malvinas. El diario de Emilio Vernet en Puerto de la Soledad 1828-1831*. Resistencia, ConTexto, 30 de agosto 1829, p. 147.

25 *Proclama del gobernador de Malvinas al enarbolar bandera argentina*, 30 de agosto 1829, AGN, Unidad documental S7_127_030.

definida. El momento cenital, que es la creación de la Comandancia y el consecuente viaje de Vernet a las Islas, marca cómo se estructuraron las relaciones sociales y la conducción ejercida. Muchos patrones sociales, naturalizados en el continente, se trasladaron a la vida diaria malvinense abonando a esas complejidades vinculares y al clima de época en torno a los distintos estamentos sociales.

Espacios de horizontalidad

A pesar de ciertas prácticas ejecutadas “desde arriba”, estas no se ejercían con el afán de obtener un plusvalor extraordinario. Es decir, si bien se comprenden las jerarquías y existen los vínculos entre quienes empezaron a habitar las Islas, también se dieron dentro de un marco mutuo. Esto puede verse cuando “llegó un peón de la estancia con carta para Emilio [Vernet], pidiendo algunas cosas que necesitaba, y le mandó un asado con cuero²⁶, es decir, la confianza para exigir mercaderías y ofrecer un asado a quien se supone su superior da cuenta de cierto *feeling* (por lo menos desde el sesgo del diario) entre sectores subalternos y sectores dominantes. Otro ejemplo de lo anterior se vislumbra cuando, desembarcado el piano,²⁷ María comenta: “Llegó sin recibir daño alguno, todos bailaron, menos yo

26 *Ibíd.*, 16 de julio 1829, p. 306.

27 En el viaje realizado por la familia Vernet, se habían embarcado muebles, libros y hasta un piano. El ejercicio de la lectura y escritura, el aprendizaje de un instrumento, y la posesión de un mobiliario podemos vincularlo con familias que poseían un buen pasar en esta sociedad, ahora poscolonial.

que apenas tengo cara para tocar mal el piano”.²⁸ La permeabilidad de los rangos jerárquicos para que los negros y negras puedan realizar sus bailes, con sus ropas, abalorios e instrumentos da cuenta de esa convivencia horizontal y fluidez entre los actores involucrados. Aunque para María “su baile es muy feo y no se puede oír por mucho tiempo los alaridos que dan”.²⁹

Asimismo, las prácticas realizadas en fechas patrias, como el 25 de Mayo, se hallan testimonios como el de Emilio Vernet “tiramos 3 cañonazos y hizamos la bandera Inglesa y la de Buenos Ayres (...). Después de almorzar carne con cuero y tortas, tiramos al blanco hasta entrar el sol, cuando la gente hizieron bayle en el rancho del Tonelero”.³⁰ Respecto de la inclusión de la bandera británica en el acto, es importante considerar que hasta entonces las relaciones con Gran Bretaña se encontraban contenidas por el Tratado de Amistad y Comercio y no había rispideces o protestas de las familias inglesas que vivían en las Islas respecto de la figura de Vernet. Asimismo, en este tipo de actos patrios, era común que se izasen las banderas de otros países.³¹ La colonización de las Islas en 1833 —y la Batalla de la Vuelta de Obligado (1845-1850)—

28 Diario de María Sáez de Vernet, en Vernet M. *Malvinas, mi casa...* op. cit., 20 de julio 1829, p. 308.

29 Ídem, 2 de agosto 1829, p. 311.

30 Diario de Emilio Vernet, en Gutiérrez S. op. cit., 25 de mayo 1828, p. 62.

31 El 30 de agosto de 1829 sería izada la bandera estadounidense, debido a la presencia del capitán Keating, quien había transportado a la familia Vernet hasta las islas (Caillet-Bois, 1948, p. 208)

sin dudas rompen con esa tendencia, inaugurando fricciones potentes entre ambos Estados. En dichos actos, se habían infligido los límites territoriales y se habían efectuado actos militares que contravenían la soberanía de un Estado independiente.³² Celebración similar se hizo el 9 de Julio “hizimos celebrar este día con un bayle de los negros hasta media noche”.³³

Otro ejemplo de sociabilidad horizontal es cuando se corrían carreras “Loreto³⁴ le ganó una a Guillermo Dickson y los peones corrieron las otras. El pueblo, que se compone de ochenta habitantes, asistió a las carreras”.³⁵ El último ejemplo que resulta simbólico es cuando “se jugó a la sortija y Sánchez montó un toro. A la noche hubo bayle de los blancos y negros. Aniseto se vistió de mujer”.³⁶ En suma, las prácticas lúdicas y las celebraciones patrias constituyeron parte importante de la cotidianeidad malvinense y de la sociabilidad construida por esta comunidad

32 Ciertamente es también que los intereses colonialistas avanzaron en otros mecanismos como la promoción del endeudamiento con la Baring Brothers (1824) y de la sutileza diplomática para dirimir un conflicto como la Guerra del Brasil, proponiendo la creación de un territorio independiente como la Banda Oriental para garantizar la libre navegación del Plata y la distribución de ganado por parte de Inglaterra (Scalabrini Ortiz, 2009).

33 Diario de Emilio Vernet, en Gutiérrez S., op. cit., 9 de julio 1829, p. 137.

34 Loreto Sáez, hermano de María Sáez de Vernet.

35 Diario de María Sáez de Vernet, en Vernet M. *Malvinas, mi casa...* op. cit., 15 de agosto 1829, p. 313.

36 Diario de Emilio Vernet, en Gutiérrez S. *Así se construyó...*, op. cit., 26 de mayo 1830, p. 214.

de habitantes, que no abandonó sus costumbres y tradiciones populares.

Escenario particular hallamos cuando María comenta: “Hoy nos ha pedido permiso para casarse el criado capataz de los negros”.³⁷ Evidentemente, los vínculos matrimoniales no estuvieron por fuera de esta cotidianeidad. La singularidad del hecho es el permiso que solicitaban los negros para casarse, y la permisión o no de las autoridades. La primera nupcias se produjeron el 25 de octubre de 1829 entre Antonio y Marta “se juraron eterna fidelidad ante cuatro testigos, y de los padrinos, que fueron la ama y uno de los peones firmaron la contrata (...) los padrinos le dieron convite y baile a la noche”.³⁸ Al día siguiente, los ánimos eran tales, que un peón le suplicó a Luis Vernet que hablase con el padre de Elisa, la muchacha blanca que cuidaba a los niños, para que el padre consintiera en que ella fuera su esposa. El 27 de octubre, un piloto alemán también solicitaba casamiento con Elisa, quien expresó que lo definiría a su vuelta a Buenos Aires.³⁹ Otro caso se presentó cuando una de las amas pensaba casarse con uno de los peones “pero esto no será hasta que le traigan muebles que ha encargado a Bs Ays. para poner su casa”.⁴⁰ El segundo casamiento se produjo el 30 de mayo de 1830 entre Gregorio Sánchez y Victoria Enriques; él, natural de Santiago del Estero; y ella,

37 Diario de María Sáez de Vernet, en Vernet M. *Malvinas, mi casa...* op. cit., 18 de octubre 1829, p. 326.

38 Ídem, 25 de octubre 1829, p. 328.

39 Ibídem, 26 de octubre 1829, p. 329.

40 Ibídem, 11 de diciembre 1829, p. 338.

de Buenos Aires. Ambos al ser católicos requerían de un sacerdote; pero, al no haber, el que fungió como legitimador del matrimonio fue el gobernador Vernet (Langenheim, 1939, p. 263). Además, en Malvinas se produjeron tres nacimientos. El primero lo documenta María Sáez cuando afirma que el 10 de diciembre de 1829 “a las cinco de la mañana nació un mulatito” (Vernet, 2022, p. 338). A los pocos meses, la que iba a dar a luz sería la propia María Sáez. Sobre el nacimiento de la hija del matrimonio Sáez-Vernet, carecemos de fuentes que daten puntualmente cómo fueron esos eventos. Sí se conoce que fue el 5 de febrero de 1830 y que su nombre fue Matilde “Malvina”. De todos modos, su permanencia en las Islas no duró demasiado, ya que, luego de que Vernet apresara tres buques estadounidenses que pescaban ilegalmente por la zona, iría a Buenos Aires el 7 de noviembre de 1831 –con toda su familia– para juzgar a uno de los buques. Y el tercero es Charles Grossy, el hijo de Julio Grossy, el pescadero de la Comandancia (Gutiérrez, 2022, p. 263). Como se viene observando, las relaciones entre afros, criollos, mujeres, extranjeros e indígenas fueron fluidas y transversales. El vínculo permanente entre las partes se aparecía como obligatorio en un territorio insular como Malvinas, y de una población –de residentes fijos– que, según estimaciones, rondó los 150 habitantes hacia 1831 (Caillet-Bois, 1948, p. 209).

Resulta significativo para comprender en profundidad los móviles y sentidos que atraviesan a esta población cómo se interpretaban las muertes de los habitantes de la colonia también. María Sáez con dolor expresaba:

Murió uno de nuestros criados ladino, padecía la gota, ha sido sentido por todos y más por sus paisanos, no hacen cesado de llorar, y de un modo que me ha sido extraño, se reunían formando círculo a dar voces y sollozos, fue acompañado al cementerio por negros y blancos.⁴¹

Allí podemos conjeturar que hay cierta extrañeza respecto de cómo entiende la muerte una criolla, en contraste a cómo los negros transitan el deceso. Evidentemente, las interpretaciones de blancos, negros e indígenas podían ser disímiles y causar asombro. No obstante, María también se lamenta por otro fallecimiento “ha muerto hoy mi buena negra, lo siento sobremanera, pues es una pérdida para mi madre, ninguna de las otras se encuentra tan a propósito para servirla como lo era esta, por su buen carácter y extrema docilidad”⁴², y a los pocos días expresaba: “Se enterró esta tarde a la pobre Gregoria, cuyo cadáver fue acompañado por todos sus paisanos. Las negras lloraron todo el tiempo”.⁴³ No deja de haber en ello una cosificación sobre las afro, en tanto parte del lamento de María se debía a que dicha persona ya no iba a poder servir más a la madre, pero lo cierto es que lo lúdico y lo luctuoso operaron como espacios de igualdad donde las diferencias sociales se desactivaban, al menos parcial y momentáneamente. Las brechas jerárquicas se acotaban al incluirse al conjunto de los sectores para

41 Diario de María Sáez de Vernet, en Vernet M. *Malvinas, mi casa...* op. cit., 10 de noviembre, p. 332.

42 Ídem, 3 de diciembre 1829, p. 337.

43 Ibídem, 5 de diciembre 1829, p. 337.

el provecho del ocio, y se lamentaban las muertes por igual, haciendo que lo horizontal y lo vertical oscilaran en su aplicación o circunstancias.

Agentes y trabajos⁴⁴

Respecto de la distribución laboral, el diario de Emilio Vernet muestra de un modo más cercano cómo fueron estos circuitos. Emilio era encargado del manejo de animales y recibimiento de buques que arribaban a las Islas, en su diario suele mencionar cómo eran sus cabalgatas para arriar ganado, carnearlo, domesticarlo y hasta transportarlo “embarquamos 9 vaquillonas y 3 novillitos para Longisland y carneamos una vaca para la casa”.⁴⁵ Otra de las tareas asiduamente encaradas por él —y Loreto Sáez— era el control, intercambio y diálogo con buques extranjeros que fondeaban en las Islas “yo me fui a bordo con Loreto a hacer un trato con el piloto por cueros de nutria de mar”.⁴⁶ La venta de carne o cueros era intercambiada por recursos como, en este caso, pieles de nutria. Otro ejemplo puede situarse cuando “la fragata ynglesa Elisabeth ballenera [y su capitán Stuart] (...) estaba en tierra con su pilotos con quien hize trato por varias curiosidades y 4 cadenas

44 Dada la extensión del trabajo, quedará pendiente de análisis el uso de la moneda papel que Luis Vernet puso en circulación dentro de las islas, útil para examinar quiénes podían cobrarlo, el uso que le daban, la cantidad de circulante, entre otros interrogantes.

45 Diario de Emilio Vernet, en Gutiérrez S. *Así se construyó...*, op. cit., 19 de marzo 1828, p. 50.

46 Ídem, 14 de abril 1828, p. 54.

por un barril de vino y varias frioleras".⁴⁷ Sobre esta historia en movimiento y sobre el registro que hacía Emilio de los desembarcos, es útil mencionar que en uno de ellos se destaca "esta tarde entró aquí la Polacra Luisa⁴⁸ y su capitán Morris, comprado y despachado por Luis del Río Negro por acá con 19 negros y 12 negras abordo y 7 ovejas",⁴⁹ podemos ver aquí cómo se describía ese tráfico negrero. El diario ciertamente abunda en tareas de este estilo y da cuenta de esa cotidianeidad y de las relaciones de trabajo. Acerca de los empleos realizados por los afrodescendientes, aunque estos podían ser realizados por otros actores también, se menciona que eran destinados a la recolección de turba (principal combustible de las Islas), construcción de casas, trabajos de la huerta, corrales y gallineros y del traslado de mercadería, particularmente desde el pescadero, donde se salaban y secaban los pescados, hasta donde estaban las casas, como también de la carga y descarga de toneles (Langenheim, 1939, p. 266). Sí cabe decir que, a pesar de compartir las tareas realizadas en ciertas ocasiones, había distinciones raciales o laborales propias de la época, una de esas menciones puede verse en el diario de María "salió Loreto con un peón y un negro en busca del ganado perdido",⁵⁰ como puede verse no era lo mismo ser

47 *Ibíd.*, 22 y 28 de abril 1828, pp.56-7.

48 Barcaza perteneciente a Luis Vernet, el nombre es en referencia a su hija Luisa.

49 Diario de Emilio Vernet, en Gutiérrez S. *Así se construyó...*, op. cit., p. 78.

50 Diario de María Sáez de Vernet, en Vernet M. *Malvinas, mi casa...* op. cit., 24 de septiembre 1829, p. 320.

un peón que un negro. Retomando lo señalado más arriba, las tareas pecuarias y pesqueras fueron el centro de la actividad económica de las Islas, y de las proyecciones y pretensiones que se buscaron en dichos rubros comerciales. Respecto de los avances en materia pecuaria, Caillet-Bois avista que desde 1826 a 1831 se consumieron 5.553 cabezas de ganado, cuyo valor era de 15 pesos fuertes cada una. Para el autor, igualmente, resultaba un beneficio irrisorio, aunque no por ello menos importante o significativo, dadas las condiciones en las que se producía. Los cargamentos de los barcos que transitaban la zona almacenaban o comerciaban productos ganaderos como cueros (vacunos y de conejo), tasajo, barbas de ballena, pescado en salmuera y pieles de mamíferos marinos (Caillet-Bois, 1948, p. 218). Vernet asimismo sentenciaba “las carnes de pastoreo son de buen gusto y sustanciosas, las que se han salado en el establecimiento han sido consideradas igual a la carne salada de Norteamérica e Irlanda”.⁵¹ Es dable destacar que la atención puesta en el ganado y en la compra de tierras era porque aquellas se constituían como inversiones más seguras y rentables en un contexto de volatilidad monetaria, inflación y bloqueos comerciales (Irigoin, 2001). Por ello se presentaba como una actividad sumamente considerada y la cual había que sostener.

Los nexos con los indígenas aparecen más complejos. Los vínculos comerciales entablados por Luis Vernet en la costa patagónica hacían de los indígenas un

51 Luis Vernet, 23 de marzo 1831, AGN, legajo 127, documento 32.

actor influyente y de pares en este contexto. El caso más simbólico fue el de María La Grande, cacica tehuelche, quien fue a Malvinas con Vernet para fortalecer los intercambios comerciales (Gutiérrez, 2022, p. 28). Luis Vernet sobre el tema mencionaba: “Los indios de Santa Cruz [están] gobernados por una india anciana a quien respetan ciegamente (...) El imfrascrito la conoció en 1824 en la Península San Jose en circunstancias que vino acompañada de más de mil indios (...) por la intervencion de esa india no procedieron a hostilidades contra la expedición del que firma, pero al contrario entraron en relaciones de comercio”.⁵² Esto expone cómo Vernet debió negociar en determinados términos la explotación o compra de animales, maderas, mano de obra u otras mercancías con los indígenas (Buscaglia, 2019, p. 2). Evidentemente la autonomía e intereses de los pueblos originarios obligaban al resto de los comerciantes a negociar en iguales términos, o en transacciones donde los tehuelches –en este caso– se vieran también favorecidos.

Para complementar sobre el carácter diverso de la población malvinense, vale mencionar que también convivían familias europeas. Algunas eran alemanas, abocadas a la construcción y a la pesca, también se encontraba Jacinto el portugués, encargado de hacer el pan, y hasta familias holandesas e inglesas. Algunas operaban de forma temporal por haber anclado en las Islas. Un ejemplo era una pareja inglesa (así está citada en el diario de María), que la

52 AGN. Fondo Luis Vernet Unidad documental S7_127_032, 23 de marzo 1831.

esposa de Vernet deseaba que se quedara “por ser buena costurera y desea ocuparse en mi servicio”.⁵³ El Comandante también firmó un convenio con el genovés Julio Grossy para que administrara la dirección y el cuidado del pescadero y para realizar tareas en lanchas o navegar buques. La contrata fue firmada en agosto de 1829, por un lapso de cuatro años, y donde Vernet se compromete a pagarle su sueldo y mantención de alimentos para su familia (Vernet, 2022, p. 403).

Huelga aclarar que el atentado estadounidense del 31 de diciembre de 1831 acabó con el desarrollo y despliegue malvinense por parte de la Confederación Argentina. Ello se debió a las normas aplicadas por Vernet a tres buques estadounidenses: *Harriet*, *Superior* y *Breakwater*, por estar pescando sin permiso del Comandante, lo que desembocó en el apresamiento de las primeras (el *Harriet* fue llevado a juicio en Buenos Aires y la *Superior* se quedó realizando actividades en la Patagonia), mientras que la tercera logró escapar. Así, la familia Vernet se retiró de las Islas el 7 de noviembre de 1831, ya que Luis debía dar testimonio por el juicio al *Harriet*. Los daños ocasionados por la *Lexington* impidieron el resurgir de la administración. A pesar de proseguir con los envíos de pobladores y el nombramiento de un nuevo comandante: Francisco Mestivier. La situación de precariedad en la que se encontraba el archipiélago motivó a que un grupo de sublevados asesinara a Mestivier y dejó acéfala la gobernación,

53 Diario de María Sáez de Vernet, en Vernet M. *Malvinas, mi casa...* op. cit., 22 de octubre 1829, p.328.

y obligó a que asumiera el capitán de la corbeta *Sarandí*, José M. Pinedo. Detonante que se sumó al atentado estadounidense, y la crisis política atravesada en Buenos Aires por la renuncia del gobernador Juan M. de Rosas (con la consecuente interna entre federales apostólicos quienes estaban a favor de El Restaurador, y doctrinarios o liberales, es decir, los que cuestionaban a Rosas), lo que facilitó la usurpación británica de 1833.

Conclusiones

En principio, aún quedan muchas fuentes por indagar y analizar, tanto en este trabajo como en el campo académico en general. Aquí se ha hecho una primera aproximación y un recorte, en tanto la multiplicidad de relaciones, convenios y nexos entablados entre Luis Vernet —primera y principalmente— con numerosos actores, esto da cuenta de las complejidades sociales y lo imbricado que era el período.

Sobre el trabajo, la primera conclusión que puede extraerse es el diseño demográfico encarado en las Islas. Vernet desplegó un proyecto de planificación consistente en la distribución de tierras, exenciones de impuestos, división de tareas, entre otras, que estuvieron teñidas de un carácter coactivo, consensuado y estratégico, tanto a los fines de cumplir las exigencias contraídas con el gobierno provincial u otros acreedores como a los fines de eficientizar el capital invertido. Ello corrió en paralelo con la protección de las fronteras patagónicas y el ejercicio de soberanía en el archipiélago malvinense, que conformaron un conjunto de intereses que

sintonizaron, y hallaron en los actores de entonces, acuerdos que fueron posibles de vehiculizar.

En segundo lugar, puede observarse cómo Malvinas fue un escenario acoplado a los problemas y relaciones sociales desarrolladas en el continente. Las jerarquías sociales, las estrategias para contratar y relacionarse con la mano de obra, la intervención de negros e indígenas en los vínculos sociales, las divisiones de trabajo y la convivencia con colonos extranjeros exponen el crisol de razas y sociabilidades también desarrolladas en el continente. Malvinas, entonces, no debe pensarse como algo aislado o disonante de lo ocurrido en la Confederación Argentina, sino que, por el contrario, como un escenario equidistante con el clima de época, de las tradiciones y costumbres populares, y con intereses económicos (pesqueros, ganaderos y de distribución de tierras) que se debatían fuertemente entre los diversos sectores de la sociedad y por comerciantes extranjeros.

Referencias bibliográficas

Fuentes primarias

Archivo General de la Nación. Fondo Luis Vernet.

Diario Emilio Vernet en *Así se construyó Malvinas. El diario de Emilio Vernet en Puerto de la Soledad 1828-1831*, Silvina Gutiérrez (2022), Resistencia, ConTexto.

Diario María Sáez de Vernet en *Malvinas, mi casa. Vísperas, Diario de María Sáez de Vernet y Apostillas*,

Marcelo Vernet (2022), La Plata, Estructura Mental a las Estrellas.

Fitz Roy, R. (1839) *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836*, R.N. London: Henry Colburn

La Gaceta Mercantil.

The British Packet.

Bibliografía secundaria

Banzato, G. (2013). "Ocupación y distribución de tierras" en Historia de la Provincia de Buenos Aires. De la organización provincial a la federalización de Buenos Aires (1821-1880), Tomo III, M.Ternavasio (dir.). Edhasa.

Barriera, D. (2022). "Un gobernador para el Sur del mundo: Felipe Ruiz Puente y los inicios del gobierno español de las Islas Malvinas (1767-1770)". *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 52 (1), 249-276.

Buscaglia, S. (2019). "El origen de la cacica María y su familia. Una aproximación genealógica (patagónica, siglos XVIII-XIX)". *Corpus*, 9 (1), 1-35.

Caillet-Bois, R. (1948). *Una tierra argentina. Las islas Malvinas*. Peuser.

Candioti, M. (2015). "Regulando el fin de la esclavitud. Diálogos, innovaciones y disputas jurídicas en las nuevas repúblicas sudamericanas 1810-1830". *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* (52), 149-171.

——— Novas, F. *Malvinas: vida diaria, ejercicio soberano...* (107-149)

----- (2019). "El tiempo de los libertos. Conflictos y litigación en torno a la ley de vientre libre en el Río de la Plata (1813-1860)". *História (São Paulo)*, 39, 1-28.

Cutrera, M. (2013). "Entre la composición y el castigo. La actuación de las autoridades de la provincia de Buenos Aires frente a los robos cometidos por los indios amigos en la campaña (1832-1855)". *Revista de Indias*, 73 (258), 491-523.

Fitte, E. (1966). *La agresión norteamericana a las islas Malvinas*. Emecé.

Fradkin, R. (2013). "La revolución, los comandantes y el gobierno de los pueblos rurales. Buenos Aires, 1810-1822". *Historia Crítica*, 53, 35-59.

Fradkin, R. y Gelman, J. (2004). "Recorridos y desafíos de una historiografía. Escalas de observación y fuentes en la historia rural rioplatense" en B. Bragoni, *Microanálisis. Ensayos de historiografía argentina*. Prometeo.

Garavaglia, J. (2003). "Ejército y milicia: los campesinos bonaerenses y el peso de las exigencias militares, 1810-1860". *Anuario IEHS* 18, 153-187.

Gelman, J. y Santilli, D., (2015). "Salarios y precios de los factores en Buenos Aires, 1770-1880: una aproximación a la distribución funcional del ingreso en el largo plazo". *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 33(1), 153-186.

Guzman, F. (2018). "¡Madres negras tenían que ser! Maternidad, emancipación y trabajo en tiempos de

cambios y transformaciones (Buenos Aires, 1800-1830)". *Tiempo*, 24 (3), 451-473.

Hora, R. (2010). *Historia económica de la Argentina del siglo XIX*. Siglo XXI.

Irigoin, B. (2001). "La expansión ganadera de la Campaña de Buenos Aires: ¿Una consecuencia de la financiación inflacionaria del déficit fiscal en Argentina del siglo XIX?". *Universidad Carlos III de Madrid*, 1, 1-31.

----- (2003) *La desintegración de la economía colonial. Comercio y moneda en el interior del espacio colonial (1800-1860)* M. Irigoin y R. Schmit (editores). Biblos.

Kohen, Marcelo y Rodríguez, Facundo (2015). *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"*. Eudeba.

Langenheim, A. (1939). *Elementos para una historia de Malvinas*, Tomo I, Bs. As., El Ateneo.

Pita, V. y Mitidieri, G. (2022) "Dicen que fue esclava... que siempre ha trabajado. Notas sobre historias laborales desde el Asilo de Mendigos de Buenos Aires en la primera mitad del siglo XIX". *Indicios*, 1, 4-23.

Poppingis, F. (2015). "Trabajo, libertad y esclavitud: estrategias y negociaciones en el sur de Brasil, siglo XIX". *Trashumante*, 06, 146-169.

Salvatore, R. (2018). *Paisanos itinerantes*. Prometeo.

Santilli, D. (2010) “Entre las vacas y el trigo. Algunos apuntes acerca de las consecuencias económicas de la Revolución de Mayo sobre los pobladores de la campaña de Buenos Aires”, en *La historia económica y los procesos de independencia en la América Hispana*, Susana Bandieri (comp). Prometeo.

Scalabrini Ortiz, R. (2009). *Política británica en el Río de la Plata*. Lancelot.

Schmit, R. (2022). “El valor de las cosas. Los precios de los bienes y la inflación en Buenos Aires entre 1824 y 1850” en Schmit, R. y Wasserman, M. *El gobierno de la incertidumbre. La política financiera en Buenos Aires desde el Virreinato a la Confederación*. Prometeo.

Silveira, A. (2014). *Ingleses y escoceses en Buenos Aires. Movimientos poblacionales, integración y prácticas asociativas (1800-1880)* [Tesis doctoral, Universidad de San Andrés]. <https://repositorio.udesa.edu.ar/items/5dced921-9c7b-4056-ae46-4c47a9471209>.

Ternavasio, M. (2006). *Historia de la Argentina 1806-1852*. Siglo XXI Editores.

Francisco Novas
Profesor de Historia (UBA-FFyL)
Diplomado en Historia de las Malvinas y Atlántico Sur:
recursos naturales, disputas y conflictos (Universidad
Nacional de Rosario)
Profesor de Historia y Formación Ética y Ciudadana
(Educación Media)
francisconovas@live.com

Reseñas

Malvinas y un crimen de guerra: el hundimiento del Crucero General Belgrano

Conferencia pronunciada el 31.10.2024 en UMSA, en el marco de la presentación del libro *Tras su manto de neblinas*

Por Ricardo Balestra

I. El contexto histórico

Lo que queremos transmitir, y entiendo que en esto me acompañan en el pensamiento los partícipes de esta mesa, es nuestra profunda convicción de que Malvinas fue, es y será una gran causa nacional, no sólo porque esté en el texto de la Cláusula Transitoria incorporada en la Reforma Constitucional de 1974, sino porque está en las entrañas mismas de nuestra conciencia y de nuestros deberes; porque apela a nuestras más caras responsabilidades, que hacen imposible olvidar la hazaña de nuestros héroes y mártires que lucharon en el Atlántico Sur.

Quiero referirme brevemente al contexto histórico que rodeó lo que sería el conflicto de Malvinas. Se trataba de la llamada Guerra Fría que, para algunos, continúa ahora dadas las características de los diversos conflictos que transcurren en distintas partes del mundo.

La Guerra Fría fue un largo período que sucedió a fin de la Segunda Guerra Mundial hasta 1991 cuando se

produce el colapso de la Unión Soviética. El mundo había quedado reducido a dos bloques, pero no sólo con motivo de la Segunda Guerra Mundial; estos bloques fueron promovidos no sólo por los que llamo terceros en discordia, Alemania, Italia y Japón, sino por los dos grandes polos político-militares que quedan plasmados desde 1917 con la Revolución Comunista: la Unión Soviética de un lado y los Estados Unidos del otro. En febrero de 1945, como lo explicara la vicepresidente de nuestra asociación internacional, Dra. Lilian del Castillo, se reunieron en un territorio neutral, la península de Yalta, tres grandes líderes: José Stalin de la Unión Soviética, Franklin Delano Roosevelt de los Estados Unidos y Winston Churchill de Inglaterra. No estuvo Francia presente, y marco este dato por la significación que va a tener en los próximos relatos que haré. Trazaron estos líderes una suerte de división geopolítica del mundo y dejaron, bajo el control de la Unión Soviética, un vasto territorio de Europa oriental y en Asia, control que incluía países satélites como Polonia, Hungría, Rumania, Checoslovaquia y Alemania oriental que, con el correr de los años y el colapso de la Unión Soviética, recuperarían su autonomía. Ucrania era una de las repúblicas socialistas soviéticas hasta 1952. No obstante, Francia había estado ausente, y este es un hecho no menor.

Tal vez, porque su líder, el general De Gaulle, fue obligado a exiliarse en Inglaterra durante la Segunda Guerra Mundial debido a la ocupación alemana en Francia.

Quizá por las tradicionales diferencias que ha habido entre Francia e Inglaterra o entre la Alianza

Atlántica y la Europa continental. Fueran cuales fuesen las razones, cuando se reinician los aprestos institucionales tras el fin de la Segunda Guerra Mundial, fueron curiosamente Francia y Alemania, por supuesto Alemania Occidental, ya que Alemania había quedado dividida luego de la guerra en la República Federal y la República Democrática, y fueron los grandes líderes, el francés Charles De Gaulle y el alemán Konrad Adenauer, quienes impulsaron y alumbraron el nacimiento de la Comunidad Económica del Carbón y del Acero, pues en la cuenca del Ruhr, común a ambos Estados, los minerales citados eran importantes para la paz y también muy significativos para la guerra.

A estos dos países, acompañó Italia que, junto con Alemania, habían sido derrotadas en la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, serían parte de una reconfiguración de alianzas, en principio económicas, pero con trascendencias políticas. Además, los países del Benelux, Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo. Era la Europa de los seis. Un poco después en 1957, se definió la creación del Mercado Común Europeo y la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

Recién en 1972, y debido hasta allí a una seria oposición de Francia, se incorporó el Reino Unido a la Comunidad Europea junto con Irlanda y Dinamarca. Un año después, lo haría Grecia. Es decir que, cuando se suscita el conflicto de las Malvinas, Europa no era la Europa de 27, de 28 ni de 30 Estados, sino sólo de 10.

Volviendo a Malvinas, hubo en marzo de 1982 una serie de circunstancias que fueron definiendo la crisis.

Primero, una firma escocesa contrató una empresa argentina de Constantino Davidoff para producir el desguace con tres buques factoría de la chatarra que había en las islas Georgias del Sur lo que, más tarde, motivó su violento desalojo por los británicos. En segundo lugar, la situación institucional difícil que atravesaban ambos gobiernos. El de Argentina en su tercera fase del régimen militar inaugurado en 1976; y el gobierno inglés, presidido por la primera ministra Margaret Thatcher, que ya tenía un desgaste pronunciado en materia económica, y sobre el que inclusive circulaban versiones acerca del posible desmantelamiento de su marina real.

Sean cual fueran las circunstancias, las motivaciones personales que animaron a los comandantes militares que gobernaban la Argentina o a la Primera Ministra británica del Reino Unido, se llevó adelante el 2 de abril la Operación Rosario, y Argentina ocupó pacíficamente las Islas Malvinas con una única baja del lado argentino, que fue la del capitán Giaccino. Los prisioneros británicos fueron devueltos a su país, tratados con el mayor respeto, obedeciendo las reglas y los usos de los conflictos armados, como ya estaba previsto por la costumbre internacional y por la creación de los tribunales de Núremberg y Tokio, al finalizar la Segunda Guerra Mundial, donde se especificó cuáles eran los crímenes de guerra, especificación que fue luego ratificada por la Convención de Ginebra de 1949 y en su Protocolo Adicional de 1977.

Los ataques arteros, las maniobras a traición, la muerte del enemigo, apelando a la buena fe son algunas de las caracterizaciones de estos crímenes

que también el protocolo de Ginebra llama “perfidia”, cuando apelando a la buena fe, se ataca o se produce la muerte de un integrante de una nación enemiga.

II. Mis gestiones en Europa

Mencionaba también a Francia porque, en abril de 1982, mediante la intervención generosa del presidente de la rama francesa de la International Law Association, M. Jean Lisbonne, asociación a la que aún pertenezco, tuve la oportunidad en Francia, donde viajé, (nada más que como un ciudadano con buenas intenciones, había sido diputado nacional entre 1973 y 1976 e integrado la Comisión de Relaciones Exteriores y estaba preocupado, como tantos otros argentinos que fueron voluntariamente a ensayar algún tipo de ayuda extraoficial). A través del profesor Lisbonne, pude tomar contacto con una asesora del presidente Mitterrand, Madam Soudet, quien me expresó que Francia veía con simpatía, pero con gran prudencia y discreción, la causa argentina y preveía la posibilidad, en razón de las gestiones que encaraban tanto el presidente del Perú, Belaúnde Terry como el Secretario General de las Naciones Unidas, Pérez de Cuéllar, también peruano, la posibilidad de levantar el embargo comercial que la Comunidad Europea había impuesto a la Argentina el 17 de abril y que vencía un mes después.

Yo mantenía, ínterin, alguna comunicación telefónica para informar de mis muy modestas gestiones, al entonces Subsecretario de la Presidencia de la Nación —donde también se desempeñaba el Lic. García Enciso—, el Cnel. Pedro Pablo Mansilla, que me tenía al tanto de los episodios bélicos y yo trataba

de transmitirle mis esfuerzos y lo que sabía de la crisis, cómo esta se veía desde Europa.

En este marco de circunstancias, había propuestas que habían incluido al Secretario de Estado de Estados Unidos, Alexander Haig, quien viajó numerosas veces a Londres y a Buenos Aires, pero cuya actividad terminó siendo infructuosa y volcándose a los intereses de Inglaterra.

III. El hundimiento del Crucero

En este marco es cuando la *Premier* británica, arteramente, ordena el hundimiento del crucero General Belgrano, que se encontraba a 30 millas náuticas al sureste, fuera de la zona de exclusión. Zona de exclusión que se había impuesto la misma Gran Bretaña, como condición desde las 200 millas de la costa de Malvinas para focalizar el conflicto y evitar su propagación más allá de esa zona.

Y, sin embargo, según las fuentes consultadas, el buque Conqueror, que estaba buscando al portaaviones 25 de Mayo, y no lo encontraba, siguiendo instrucciones expresas de la Primera Ministra, ordenó el hundimiento del crucero General Belgrano que llevó a la muerte a 334 tripulantes argentinos.

Este hecho fue un claro crimen de guerra, conforme a los antecedentes jurídicos, expresamente establecidos en la costumbre y en los tratados y, sin embargo, la opinión jurídica, decisiva en el caso, del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se había volcado en favor de Gran Bretaña.

IV. La entonces situación geopolítica

¿Cuáles eran las condiciones vigentes? Tal vez las mismas que habían animado a De Gaulle y Adenauer a inaugurar el Mercado Común Europeo sin Inglaterra. La formación misma de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero franco-alemana, acompañada por los países que mencioné, abrigaba algún temor de que, ante una posible invasión de la Unión Soviética sobre Europa occidental, los aliados tradicionales atlánticos, Estados Unidos e Inglaterra, no acudieran en su defensa.

Hechos posteriores darían la razón al pensamiento; y al temor de De Gaulle y Adenauer cuando en 1956 se reprimió sangrientamente al pueblo húngaro y otro tanto ocurrió en 1968 en Checoslovaquia. Había un resquemor respecto a los países integrantes de la Alianza Atlántica que tienen una religión distinta, una cultura diferente y una tradición jurídica propia, el **Common Law**. Todas estas circunstancias hicieron que hubiera cierta receptividad en Francia a alguna gestión que emprendimos para lograr una solución pacífica.

El hundimiento del General Belgrano desbarató esta posibilidad. La propia Margaret Thatcher, en una audiencia de la BBC, ante la periodista Diana Gould, reconoció años después que había decidido el hundimiento como una forma de flexibilizar la zona de exclusión, es decir, hacer inevitable la guerra y frustrar toda posibilidad de entendimiento que se insinuaba por la gestión diplomática de autoridades tan importantes, como el Presidente del Perú y el Secretario General de las Naciones Unidas.

V. El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas

Algún sector de la diplomacia argentina especulaba en aquella época con que podría sobrevenir algún veto para la resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, la que había declarado que Gran Bretaña había sido objeto de un ataque militar, que autorizaba su legítima defensa.

No obstante, tanto la legítima defensa como el Consejo de Seguridad mismo vienen a resultar una suerte de ironía del Derecho Internacional. Algo parecido a lo que ocurre en el Derecho Civil con la posesión y en el Derecho Público con el Estado. El poseedor posee porque posee, dice la ley civil, y el Estado existe porque tiene poder. Y para el Derecho Internacional, lamentablemente, todos los Estados que tienen poder, territorio y población son Estados, aunque no sean Estados de derecho. La configuración del Consejo de Seguridad fue el resultado que expresaba el fin de la Segunda Guerra Mundial, porque, así como dicha guerra fue promovida por los terceros en discordia, Alemania, Italia y Japón, que no eran países comunistas sino más bien capitalistas, pero totalitarios; el Consejo de Seguridad fue el resultado del necesario concurso del ejército rojo soviético, para derrotar a Alemania y ocupar Berlín. Además, todavía restaba terminar con el otro gran conflicto en Asia contra Japón, donde se había estimado que, para que Japón se rindiera, sería necesario sacrificar 250.000 tropas aliadas.

Fue entonces cuando el presidente Truman decidió lanzar las bombas atómicas en Hiroshima y Nagasaki, que determinaron la rendición de Japón.

Sin embargo, eso llevó a que el Consejo de Seguridad tuviera cinco miembros permanentes con derecho de veto. El derecho de veto constituye la posibilidad y, más que la posibilidad, la probabilidad misma de frustrar cualquier decisión concerniente a la guerra o a la paz, porque no necesita ser fundado y porque, cuando se integró el Consejo de Seguridad, estaban la Unión Soviética y China. China por haber sido agredida por Japón; y la Unión Soviética por haber sido decisiva en la finalización de la guerra contra Alemania.

Cierto es que aquella China era la de Chiang-Kai-Sek, un general próximo a Occidente y a los Estados Unidos, pero que sería derrotado en 1949 por Mao Tse Tung, cuando toda la China continental se volvió comunista.

Ahora, pensando en la posibilidad de algunos diplomáticos argentinos que contemplaban en 1982 que una posible resolución de las Naciones Unidas, favorable a Gran Bretaña y contraria a la Argentina, pudiese ser vetada por China o por la Unión Soviética, hay que tener presente que tanto la Unión Soviética como China tienen conflictos propios y anteriores. La Unión Soviética entonces y hoy Rusia, con Georgia; y China, con Taiwán. China considera a Taiwán, como nosotros a las Malvinas una provincia china. Por lo tanto, el veto eventual hubiera sentado un precedente muy serio para los intereses de esos países.

VI. Los planteos judiciales

La causa de la Argentina, sin embargo, era una causa justa. Y se judicializó en el caso del señor

Oscar Antonio Coronel y los tripulantes del crucero General Belgrano contra el Estado Nacional, los tres comandantes en jefe y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Y nuestra Corte Suprema, que abrió el recurso extraordinario, porque entendió que había una cuestión federal, terminó resolviendo en noviembre de 2010 que se trataba de actos *juri imperii*, es decir actos que estaban fuera de la posibilidad de demandar a un Estado extranjero.

Acá me permito hacer un breve paréntesis porque, hasta la década de 1970, prevaleció en el mundo la teoría expresada en el aforismo “*par inter pares non habet imperium*”, según la cual no se podía juzgar a un Estado extranjero. Pero esto cambió, por las leyes federales de los Estados Unidos, de Inglaterra y de Europa y por la misma costumbre internacional que llevó a la Corte Suprema argentina en el caso de Juan José Manauta, un empleado encargado de la edición de una revista en la embajada de la Federación Rusa, a decidir en su favor, pese a que su demanda laboral había sido rechazada en primera y segunda instancia, pues se requería la conformidad del Estado extranjero para ser demandado.

Pero en Manauta reconoció la Corte el cambio de la costumbre internacional en el sentido de que, cuando los Estados extranjeros actuaban como personas de derecho privado, podían y debían ser llevados a la justicia.

Claro, el reclamo era por delitos y cuasidelitos. Está previsto en la posterior ley al caso Manauta, ley argentina 24488, que estas acciones judiciales contra un Estado extranjero no requieren pedir su

conformidad. Si bien sigue vigente en la nueva ley el principio de que, para demandar a un Estado extranjero, debe pedirse previamente su conformidad, no es así cuando se trata de acciones sujetas al derecho privado como los delitos y cuasidelitos. Sin embargo, la Corte no abrió su jurisdicción, insistió en la teoría de los actos *juri imperii* y en otro caso, encabezado por los familiares de los marinos argentinos Ríos e Ibañez, contra la propia Margaret Thatcher, caratulada “Crucero General Belgrano c/Margaret Thatcher s/homicidio y lesiones graves”, la Corte tampoco se pronunció favorablemente; entonces los familiares de estos marinos muertos llevaron el caso al Tribunal Europeo de Derechos Humanos que, por una razón procesal, por haber transcurrido los seis meses desde el hecho del hundimiento y por haberse agotado los recursos internos, no hizo lugar a la demanda. En ese reclamo estaban, además, los familiares de Raúl Vallejos, quien había terminado con una pierna amputada y sido, además, torturado durante la guerra.

VII. Hechos y derechos

En síntesis, el Derecho no pudo dar respuestas, pero el hecho es el que manda en el Derecho Internacional, como que en la posesión se posee porque se posee y el Estado lo es porque tiene poder, territorio y población, sin importar la índole del poder, si se acomoda o no al Estado de Derecho.

En su obra, *Tras su manto de neblinas*, que es la que motiva esta disertación, Eduardo Sisco hizo dos afirmaciones, entre otras muchas valiosas, a las que me quiero referir brevemente. La primera, relativa al

descubrimiento de las Islas por Esteban Gómez, la ocupación por Bouganville proveniente de Saint Malo (de ahí el nombre de Malouines y después Malvinas), la interrupción de esta ocupación por Francia y Gran Bretaña, sucesivamente, y los reclamos posteriores de España, que hicieron que tanto Francia como Gran Bretaña tuvieran que devolver en sendos casos las Islas a España.

Finalmente, la usurpación británica de 1833, en plena época de conducción de las relaciones exteriores por Juan Ramón Balcarce, ya que la provincia de Buenos Aires había sido delegada por las otras provincias del país para conducir las relaciones internacionales.

VIII. Malvinas, Hong Kong y la buena fe

La segunda afirmación importante que hizo Eduardo Sisco, y que comparto, nos lleva a la comparación que se ha hecho alguna vez con el caso de Hong Kong y China.

Argentina va a recuperar inexorablemente las Islas Malvinas porque son nuestras. Y porque no hemos de ceder en nuestra intención y en nuestra voluntad al respecto, ni en la presente ni, seguramente, en las futuras generaciones. Pero, además, las va a recuperar cuando adquiera la estatura institucional, la fortaleza económica, el prestigio diplomático y, en suma, la fuerza necesaria para recuperarlas.

China había suscripto en 1997 un tratado con Gran Bretaña que preveía la devolución de Hong Kong a la China veinte años después. También como los británicos, que habían firmado con Argentina o

con las Provincias Unidas del Río de la Plata en 1825 un tratado de amistad y cooperación, que el propio firmante del tratado, Woodbine Parish luego traicionó y fue quien participó para la ocupación de las Islas, también Gran Bretaña, en el caso de Hong Kong, intentó dejar de cumplir el tratado.

Fue entonces que un funcionario de mediano rango del Ministerio de Relaciones Exteriores chino le hizo saber a los británicos que, si no cumplían con la devolución a China de la administración británica, se mandarían diez mil, un millón o diez millones de soldados, lo que fuera necesario para recuperar el territorio de Hong Kong para la China.

También se había comprometido la China a llamar a elecciones para que en 2017 Hong Kong cediera su propio gobierno, cosa que no cumplió, es decir que no estaban interviniendo partes de buena fe. Tampoco fue de buena fe la conducta de Gran Bretaña al sostener el principio del deseo de los isleños para resolver la cuestión de las Malvinas y llamar a un referéndum que, lógicamente, iba a ser abrumadoramente mayoritario, porque se trataba de una población importada de Gran Bretaña. Justamente, en el caso de la anexión de Crimea a Rusia, Gran Bretaña sostuvo el criterio contrario al que sostuvo en Malvinas (voluntad de los isleños) y se inclinó por la integridad territorial a Ucrania, de modo similar a lo sostenido por Argentina respecto a la integridad territorial de Malvinas con el continente.

IX. Conclusión

En fin, habría mucho más que hablar sobre este tema. La razón política, económica, social, institucional, el prestigio que la Argentina tuvo y debe recuperar, su consideración como un país serio y responsable por la comunidad internacional han de ser, en definitiva, los factores que nos devuelvan las Islas Malvinas a las que, tras su Manto de neblinas, nunca hemos de olvidar.

Ricardo R. Balestra
Abogado (UBA)
Doctor en Derecho y Ciencias Sociales (UBA)
Vicepresidente mundial de International Law Association
ricardo.r.balestra@gmail.com

Revista *Conceptos*

Parámetros para la presentación de artículos, avances de investigación y reseñas

Se recibirán para considerar su publicación en la revista *Conceptos* artículos, avances de investigación y reseñas. En todos los casos deben ser trabajos originales e inéditos y no deben haber sido enviados para su publicación a otras revistas.

Todos los trabajos serán evaluados preliminarmente por el Director y los miembros del Comité de Redacción.

El envío de un trabajo a *Conceptos* implica la cesión de la propiedad para que pueda ser editado, reproducido y transmitido públicamente en cualquier forma, incluidos los medios electrónicos, para fines exclusivamente científicos, culturales o de difusión, sin fines de lucro.

El Comité de Redacción decidirá en qué número de la revista se incluirán los trabajos aceptados para su publicación, en virtud de la pertinencia de las temáticas y el espacio disponible.

Todos los trabajos aceptados para publicación estarán sujetos a la edición posterior por parte de editores y diseñadores de la revista, con el propósito de ajustar el material a las pautas editoriales que rigen la publicación.

La recepción de un trabajo no implica para la revista compromiso de publicación.

Los trabajos deben ser remitidos al Instituto de Investigación de la Universidad del Museo Social Argentino, en formato electrónico editable, a conceptos@umsa.edu.ar.

Artículos

Los artículos deben presentar la elaboración de los resultados de una investigación en curso o ya finalizada, o bien ser artículos de revisión que planteen una nueva propuesta de abordaje a un tema o problemática.

Se considerarán para su publicación aquellos trabajos académicos originales en su tema y abordaje que den cuenta de un tratamiento metodológico pertinente para el tipo de problemática, y que respeten las reglas de campo académico, especialmente el rigor teórico. Una vez aprobados en forma preliminar, de acuerdo con su pertinencia y requisitos formales, los artículos serán enviados a evaluadores externos y sometidos a referato anónimo por pares académicos.

La extensión mínima de los artículos será de 30.000 caracteres con espacios, o diez carillas aproximadamente, y la extensión máxima será de 50.000 caracteres con espacios, o quince carillas aproximadamente (formato A4 con márgenes de 2,5 centímetros, tipografía de 12 puntos, interlineado 1,5), incluyendo tablas, figuras, imágenes, lista de referencias bibliográficas y posibles anexos.

Los trabajos deben contar con título, resumen analítico y palabras clave, en español y en inglés.

Títulos y subtítulos

Cuando un texto tiene varias secciones, que se dividen a su vez en subsecciones, es importante que las jerarquías de los títulos y subtítulos sean claras y respetadas a lo largo del artículo.

Los **títulos** se escriben en **negrita**.

El nombre del autor debe figurar debajo del título del trabajo, seguido de los títulos académicos obtenidos, lugar donde se desempeña profesionalmente y cargo que ocupa. Deberá consignarse también una dirección de e-mail de cada uno de los autores.

Los *subtítulos* se escriben en *negrita cursiva*.

Los *apartados* dentro de los subtítulos se escriben en *cursiva*, sin negrita.

Ejemplo:

Título

Subtítulo

Apartado

Resumen o abstract

El resumen analítico (*abstract*) debe tener doscientas (200) palabras como máximo, en español y en inglés,

y mostrar a grandes rasgos el tema/problema de la investigación, el objetivo general del trabajo, la metodología empleada y las conclusiones más generales. El *abstract* surge del contenido del artículo.

Asimismo, es necesario que luego del resumen se relacionen cinco palabras clave o *keywords* (en los mismos dos idiomas) que cumplan la función de descriptores del documento presentado y no reiteren los términos utilizados en el título. Deben ir entre comas y sin punto final.

Palabras clave o *keywords*

Las palabras clave o *keywords* sirven para la indexación de artículos de revistas científicas, libros, anales de congresos, informes técnicos y otros tipos de materiales; así como para la búsqueda y recuperación de literatura científica en las bases de datos como LILACS, SciELO, PubMed y otras. También sirven para ofrecer mayor visibilidad a los artículos y facilitar la consulta de quienes buscan información.

Ejemplo:

Palabras clave: ciencia, desarrollo, economía,
cambio climático, efecto invernadero

*Keywords: science, development, economics, climate
change, greenhouse effect*

Si tiene preguntas o desea más información sobre las pautas de la revista o sobre el proceso de postulación

de un artículo, por favor escriba a conceptos@umsa.edu.ar.

Avances de investigación

Los avances de investigación deberán versar sobre una investigación en curso. Se presentará el proyecto que aborda, su estado de situación y las distintas etapas previstas para su finalización.

La extensión máxima de los avances será de 35.000 caracteres con espacios o doce carillas aproximadamente. Deberán consignarse los siguientes datos: título de la investigación, director y los nombres de quienes conforman el equipo de investigación.

Reseñas

Las reseñas deben ser comentarios y abordajes críticos y reflexivos de un objeto de análisis. Es necesario que en el encabezado consten los datos de la obra (en el caso de libros: título, autor/es, año, editorial, número de páginas). La extensión máxima no podrá superar los 7.000 caracteres con espacios o tres carillas aproximadamente.

La publicación de las reseñas será definida por el Comité de Redacción de la revista, que podrá objetar su publicación en forma definitiva.

Pautas de redacción

Las palabras o frases en **idioma extranjero** deben escribirse con *cursiva*. No usar comillas, negritas ni subrayados.

Se escriben con *cursiva* los **títulos de las obras de creación** (libros, películas, cuadros, esculturas, piezas musicales, programas de radio o de televisión), los nombres de los periódicos y los títulos de las publicaciones internacionales. No hay que escribir en negrita, ni subrayar, ni usar cursiva o comillas para resaltar palabras. Estos títulos llevan **mayúscula solo en la palabra inicial** (<https://www.rae.es/dpd/mayúsculas> 5.2.24):

Cuando el nombre está formado por dos palabras en plural, se duplican las letras iniciales, se escriben en mayúscula y van seguidas por el punto abreviativo y un espacio tipográfico: EE. UU. (Estados Unidos), RR. HH. (Recursos Humanos).

Acrónimos y siglas: las siglas son las palabras formadas con las iniciales de uno de los términos que integran una expresión compleja (ONU) y para facilitar su pronunciación suelen incluir otras letras o conjunciones (Mercosur, Caicyt). Un acrónimo es un término formado por dos o más palabras (docudrama, a partir de “documental” y “drama”) y también una sigla que se puede leer con naturalidad en español, sílaba a sílaba: ONU es sigla y acrónimo; BCE es sigla pero no acrónimo (<https://www.fundeu.es/recomendacion/siglas-y-acronimos-claves-de-redaccion/>).

-Salvo que sea sobradamente conocida, la primera

vez que se emplee una sigla se recomienda acompañarla de su desarrollo (ONU se desarrolla como Organización de las Naciones Unidas). Como algunas ya se han hispanizado, se recomienda verificar y usar la que corresponda (ONU y no UN, OTAN y no NATO).

-Las siglas se escriben sin puntos abreviativos (ONU y no O.N.U).

-El plural de las siglas se pronuncia pero no se escribe: las ONG, no ONGs.

-Palabras derivadas de siglas como “ovni” y “sida” se han convertido en sustantivos comunes y deben escribirse como tales.

-Ante cualquier duda, se debe consultar el Diccionario de la Real Academia Española: <https://www.rae.es/>. Evitar el uso de la expresión “el mismo” o “la misma”, que se puede reemplazar por pronombres personales, demostrativos, posesivos o directamente por nada (<https://www.rae.es/dpd/mismo>, 3).

Evitar la **redundancia**, fenómeno que consiste en emplear una o más palabras innecesarias porque reiteran el sentido de algo ya dicho.

Uso de la coma: emplearla después de “sin embargo”, “no obstante”, “asimismo”, “además” y antes de “pero”, “aunque”, “ya que”, “a pesar de”. Otras expresiones de enlace como “es decir”, “además”, “por otro lado”, “entre otros”, se separan con comas del resto del enunciado y se escriben entre comas si van en medio de la oración.

No se escribe coma entre sujeto y predicado, ni se escribe entre el verbo y el objeto (<https://www.fundeu.es/escribireninternet/la-coma-criminal/>).

Gerundio

El gerundio indica acciones simultáneas o anteriores a la del verbo principal del que depende: “Habiendo terminado la clase, salieron los estudiantes”; “fue a su casa caminando”.

-No se debe usar el gerundio para indicar una acción posterior a la del verbo principal:

La fórmula y/o

Es frecuente el empleo conjunto de las conjunciones copulativa “y” y disyuntiva “o” separadas por una barra, calco del inglés “and/or”, con la intención de hacer explícita la posibilidad de elegir entre la suma o la alternativa de dos opciones.

Sin embargo, en español la conjunción “o” puede expresar ambos valores en conjunto, de modo que se desaconseja el uso de esta fórmula.

Normas de citado

Las citas, como parte fundamental de la elaboración de los textos académicos, deben ser claras y efectuadas según las Normas APA, séptima edición (<https://apastyle.apa.org/instructional-aids/handouts-guides>). Cualquier malentendido o negligencia en el uso de palabras o ideas de otro autor se considera plagio.

Las Normas APA, al igual que las otras normas existentes, buscan estandarizar los textos académicos mediante una serie de reglas editoriales que definen desde el formato del papel y la tipografía hasta las partes y el orden de una cita bibliográfica.

Para evitar el plagio, siempre que se utilicen las palabras de alguien, o cuando se resume o parafrasee información hallada en diversos tipos de documentos, debe indicarse la fuente mediante una cita dentro del texto y su correspondiente referencia en el apartado de Referencias bibliográficas al final del texto.

Todas las obras que hayan sido citadas en el cuerpo del texto deben figurar en el listado de Referencias bibliográficas final, donde solamente se incluyen los recursos utilizados en la realización del trabajo.

Uso de notas

Las notas a pie de página no se usan para citar, sino para incluir aclaraciones breves que enriquezcan y den soporte a la argumentación. La presencia de notas puede ser distractiva para los lectores, de modo que no deberían incluir explicaciones complejas (que conviene incluir en el cuerpo del texto) ni informaciones de poca relevancia.

Las notas al pie pueden escribirse con una fuente más pequeña e interlineado diferente al resto del texto.

Referencias bibliográficas

Al final del cuerpo se incluye el listado de referencias bibliográficas que hayan sido mencionadas a lo largo del trabajo. Cada cita mencionada en el texto debe tener su correlato en este listado final. Deben estar en orden alfabético.

Cada referencia contiene habitualmente, como elementos obligatorios, la autoría, título, editorial y fecha de publicación.

