

EL PROBLEMA DE LAS MALVINAS

RAIMUNDO DIAZ ALEJO

Escritor y abogado

Se abrió la vía cruenta después de cerrados los canales para la pacífica solución del problema de soberanía territorial sobre las islas Malvinas. El tema de las Malvinas ha cobrado una doliente actualidad y las circunstancias que se deriven de la guerra entre Gran Bretaña y Argentina, como partes interesadas y sobresalientes en este conflicto, seguramente marcarán un hito en la historia contemporánea de Iberoamérica y aún de la humanidad misma. No entraremos en el análisis de las secuencias de la guerra, aunque de ellas se derivase un cambio fundamental para los agrupamientos políticos, sociales, culturales y económicos del Mundo. Sí esbozamos algo de lo que el observador desapasionado ha de tener presente para hacer la historia de las Malvinas y juzgar hechos esenciales que se han producido, desde el descubrimiento del archipiélago y su naturaleza, a sus primeras ocupaciones y usurpaciones; a su periodo colonial bajo la Corona de España; a lo que para Argentina fue una herencia histórica, al episodio del «Lexington» acompañado de las ingerencias británica y norteamericana;

al sentimiento nacional argentino, lanzado a acciones aventureras y fundamentado en razones geográficas, históricas y jurídicas; a las negociaciones planteadas ante las Naciones Unidas y la Organización de los Estados Americanos, así como a las bilaterales para dar con fórmulas de cooperación; a la circunstancia geográfica en relación con la estrategia, la política y la economía del archipiélago, hasta llegar a la última vía para dirimir el litigio entre las partes y sus aliados y valedores. El derecho y la reflexión convertirán en realidad y en afirmación lo que la pasión y la violencia han sido incapaces de lograr.

Nacimiento a la Historia

Es posible que, antes de la expedición de Magallanes alrededor del Mundo, las islas Malvinas fueran descubiertas en uno de sus viajes por Américo Vespucio. Al analizar el viaje de Vespucio en 1501 mediante la carta de navegación, el historiador Nicanor Aturralde (1) coteja las mediciones de longitud y la denominación de los vientos en aquella época, para concluir que el navegante, al llegar al paralelo 52, frente a lo que habría de ser estrecho de Magallanes, fue impulsado por un fuerte temporal hacia Oriente, con gravísimo peligro de zozobrar, viendo por vez primera las islas. En el relato de Vespucio se dice: «En medio de la tormenta avistamos el 17 de abril una nueva tierra, de la cual recorrimos cerca de veinte leguas, encontrando la costa brava, y no vimos en ella puerto alguno, ni gente, creo que porque el frío era tan intenso que ninguno de la flota podía remediar ni soportarlo.»

Iban los cinco navíos de Magallanes en su viaje de circunvalación hacia las islas de las Especies, cuan-

(1). Nicanor Aturralde, «El primer descubrimiento de las islas Malvinas», *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, marzo, 1967.

do al llegar a lo que luego llevaría el estrecho de su nombre, el capitán de la nave «San Antonio», Esteban Gómez (más tarde descubridor de las costas atlánticas de América del Norte, desertó de la expedición, hallándose a la altura del golfo San Julián. Duarte Barbosa, que fue en su busca, terminó uniéndose a él. Pronto descubrieron unas islas que denominaron «San Antonio» —nombre del buque de Gómez— o «San Antón», que, por error de transcripción, figuraron en las cartas geográficas como «Sansón» y se situaron a trescientas millas de la costa patagónica. En grafías posteriores aparece como «S. Antón», eliminándose, en siguientes, el punto y uniéndose la inicial con la palabra «Antón» —«Santón»—, y sustituyendo la «t» por la «s» antigua, hasta resultar «Sansón». Héctor R. Ratto afirma, en su trabajo «El descubrimiento del archipiélago de las Malvinas debe asignarse al piloto Gómez o al capitán Vera», que las islas figuran en una antigua copia de la «Carta universal que contiene todo lo que del nuevo mundo se ha descubierto hasta ahora» del cartógrafo Diego Ribero (1527) existente en la Biblioteca de Weimar, Alemania.

Otros atribuyen el descubrimiento al español Pedro de Vera, citado en el párrafo anterior, o al portugués Alonso de Camargo, en 1525 y 1539 respectivamente. No dejan los británicos de adjudicar el descubrimiento a John Davis (1592) y a Richard Hawkins (1594), ambos piratas. El segundo, condenado a muerte, fue perdonado por Felipe II. Pero ni uno ni otro fijaron latitud ni dieron nombre a las islas, si bien el último las denominó «Maidenland». Otros nombres adjudicados a las islas fueron «de los Patos» o de «los Leones».

Las Malvinas están integradas por unos ciento cincuenta peñascos que emergen de las aguas, cincuenta islotes y algunas islas principales, como la isla Este, luego isla Soledad y la Oeste, llamada Malvina Grande, separadas por el estrecho de San Carlos. Las mayores alturas apenas alcanzan los setecientos metros.

El archipiélago está bajo un régimen de vientos fuertes. Los pantanos abundan. Son frecuentes las lluvias, nevadas y heladas. Las costas son muy accidentadas. Las aguas, profundas.

Abunda el ganado lanar, de características similares al ovino de la Patagonia. Las islas se hallan a unos trece mil kilómetros de Gran Bretaña y a quinientos de las costas argentinas, ocupando cerca de doce mil kilómetros cuadrados, habitados por mil ochocientos pobladores, en su mayoría empleados de la Compañía Falkland, que es nervio de la colonización del archipiélago, de su régimen social bajo la Corona británica y de las explotaciones ganaderas alimentarias, pesqueras y minerales. En las Malvinas hay ovejas, pingüinos, pájaros, focas, lobos de mar, mariscos, pescados, ballenas...

Puerto Stanley bajo la bandera británica y Puerto Argentino dentro de la soberanía de la República Argentina es la capital del archipiélago y el principal núcleo de su población total. La casi mitad de esa población se halla en el resto de la isla Soledad y en la Gran Malvina, dedicada generalmente a la ganadería. En la capital apenas hay población argentina. Hasta el 2 de abril de 1982 sólo se hallaban en las Malvinas cuarenta empleados de las Líneas Aéreas del Estado y de Yacimientos Petrolíferos Fiscales de Argentina, naturalmente argentinos. Aparte los médicos, dentistas, maestros y funcionarios civiles y militares reclutados en Gran Bretaña, se hallan los nativos, que se autodenominan «kelpers» (algas). En el hospital no hay capacidad para internados superior a doce camas y los enfermos eran derivados hacia Argentina. En la capital hay un centenar de teléfonos y campos de tenis, pelota y fútbol. La mayoría de los ciento cincuenta vehículos a tracción mecánica son tipo «Land-Rover».

La capital malvinense se extiende a lo largo de la ribera en quince manzanas, ensanchándose hacia las alturas circundantes tres o cuatro manzanas. Una emi-

sora de radio difunde su programación durante cuatro horas diarias. Un centenar de antenas de televisión permite captar emisiones británicas en general y, en ocasiones, algunas imágenes argentinas, chilenas y, sorprendentemente, mexicanas. Lugar de reunión social es el único hotel de la ciudad, donde concurren los pobladores de ésta para solazarse de siete de la tarde a diez de la noche. La población masculina es casi triple que la femenina.

Colonización y primeras preocupaciones

El 24 de enero de 1600 recaló en las islas el navegante holandés Sebald de Weert, a fin de abastecerse de agua, en el navío «Geloof», bautizándolas con el nombre de Islas Sebaldinas, que conservan en la toponimia cartográfica de los siglos XVII y XVIII. A fines del siglo XVII, el 28 de enero de 1690, el navegante inglés John Strong atravesó el canal que separa las dos islas principales (estrecho de San Carlos), denominándola Falkland, en homenaje a su protector Lord Falkland. Posteriormente, los ingleses dieron el mismo nombre a la isla occidental (Gran Malvina) para terminar denominando con la misma designación a todo el archipiélago.

El paso de otros navegantes continuó por aquellas latitudes. Pedro Sarmiento de Gamboa tomó posesión en 1850 de los mares, islas y tierras de las zonas del Norte (Atlántico) y del Sur (Pacífico) «en nombre de mi Señor, el Rey de Castilla y León». Sarmiento fracasó en el intento de poblar Tierra del Fuego. Las tormentas australes, que habían convertido Puerto del Rey Felipe en Puerto del Hambre, llevaron luego al inglés Strong hasta las Malvinas.

Poco después, la Compañía del Mar del Sur (de La Rochelle, Francia) ponía en marcha sus viajes de exploración, con los barcos «Philypeaux», «Maurepas» y «Bonne Nouvelle», mandados por el capitán de navío

Beauchesne. Después de recorrer el Pacífico y entrando en el Atlántico por el Cabo de Hornos, el 19 de enero de 1701 avistó un islote del archipiélago al que llamó con su nombre: «Beauchesne», internándose, luego, en la bahía de la isla occidental. Los franceses hicieron otros viajes, como los de Pedro Poéré (1704) y Amadeo Frezier, que en 1714 regresó a Francia para escribir «Relación del Viaje al Mar», considerado por Paul Groussac el primer tratado científico sobre las islas.

Relieve especial tuvieron los viajes de Luis Antonio de Bougainville, que fundó la primera colonia organizada en el archipiélago, bajo la protección del duque de Choiseul... Su primera expedición partió de Saint-Malo el 8 de septiembre de 1763, integrada por las naves «L'Aigle» y «Sphing», y llevando a bordo un médico, un herrero, un carpintero, seis marineros y varios obreros con sus esposas y sus hijos. Después de hacer escalas en Canarias y Montevideo, llegó al archipiélago malvino el 31 de enero de 1764. El 2 de febrero fondeó en la gran bahía, que él llamó «Française». Allí fundó el Puerto de San Luis, que inauguró con un «Te Deum» y una salva de veintiún cañonazos. Se construyeron viviendas rodeadas de jardines, se cultivaron las tierras y se levantaron cercas para guardar el ganado, con maderas que llevaron desde Tierra del Fuego. Puesto en orden el establecimiento, Bougainville regresó a Francia e informó al Rey de lo realizado.

En un segundo viaje, que inició el 5 de octubre de 1764 y cerraría el mismo día de enero siguiente, Bougainville llevó consigo herramientas, semillas y un nuevo contingente humano. Cuenta (2) él mismo: «Volví a encontrar a mis colonos sanos y contentos.» La colonia prosperaba rápidamente con la cría del ganado, el cultivo de la tierra, la caza y la pesca.

(2) Luis Antonio de Bougainville, *Viaje alrededor del mundo*, Ed. Espasa Calpe, Buenos Aires, 1946.

Como la mayor parte de los colonos procedía de Saint-Malo, las islas fueron llamadas «malouinas», que dio origen a «Malvinas». Mientras «L'Aigle» realizaba un tercer viaje al archipiélago, con más provisiones y nuevos elementos humanos, Bougainville afrontaba, en París primero y en Madrid después, la protesta del Gobierno español, que reclamaba el archipiélago como pertenencia, lo cual fue reconocido por Francia, que tuvo en cuenta, acorde con las normas de derecho internacional vigente entonces, la prioridad de España sobre los territorios de América del Sur ocupados o no ocupados todavía, que le asignara el Tratado de Tordesillas. Bougainville, empresario de aquella colonización, fue encargado por el monarca de Francia para hacer entrega y transferencia de Puerto San Luis al capitán de navío español Felipe Ruiz Puente, lo que se realizó el 1 de abril de 1767. Cuenta el mismo colonizador: «España reivindicó estas islas como una dependencia de la América Meridional; y habiendo sido reconocido por su derecho por el Rey, recibí orden de ir a entregar nuestros establecimientos a los españoles.»

Señala el colonizador que España indemnizó a Francia con 618.108 libras tornesas por los gastos invertidos, especificando:

«Habiendo reconocido Francia el derecho de Su Majestad Católica sobre las Islas Malvinas, el Rey de España, por un principio de derecho público, conocido en todo el mundo, no debía ningún reembolso por estos gastos. Sin embargo, como adquirió los navíos, bateles, mercancías, armas, municiones de guerra y de boca, que componían nuestro establecimiento, este monarca, tan justo como generoso, ha querido reembolsarnos de nuestros adelantos, y la suma supradicha nos ha sido entregada por sus tesoreros, parte en París y el resto en Buenos Aires.»

El acuerdo de transferencia se completó con una carta del Rey de Francia a sus compatriotas establecidos en las Malvinas por la que se les permitía —como

así hicieron en buen número— «quedar allí, bajo el dominio del Rey Católico».

El almirantazgo británico, informado por Jorge Anson, que viajara entre los años 1740 y 1744 por los mares del sur, expresó su decisión de explorar las Malvinas, si bien desistió al ser advertido categóricamente por el ministro español Carvajal que el archipiélago era propiedad del Rey Católico.

Primera expulsión de los británicos

Dieciocho años después, Gran Bretaña olvidó la advertencia del ministro Carvajal. El 23 de enero de 1765, el comodoro John Byron, tío del poeta, llegó con su fragata «Delphin» a la isla Cruzada, en la Malvina oriental, ya visitada por Bougainville, desembarcando en una caleta, que llamó Puerto Egmont, nombre del primer lord del almirantazgo británico. Un año después, el capitán inglés John Mac Bride arribaba con la nave «Jason» a la mencionada isleta y Gran Bretaña consumaba la ocupación de Puerto Egmont. El propio almirante Egmont tomó la iniciativa, según testimonia el comodoro Byron en su memorial:

«La lectura de estos documentos demostrará la importancia de la estación, que es indiscutiblemente la llave de todo el océano Pacífico. Esta isla debe dominar los puertos y el comercio de Chile, Perú, Panamá, Acapulco y, en una palabra, todos los territorios que dan sobre el mar. Hará que en adelante todas nuestras expediciones a esos lugares resulten lucrativas, de carácter fatal para España...»

El primer gobernador español de las Malvinas, Felipe Ruiz Puente, desarrolló intensamente la administración del archipiélago y vigiló atentamente las costas insulares y las continentales de la Patagonia, hasta Cabo de Hornos. Llevó a las Malvinas a dos sacerdotes, que fueron portadores de una imagen de Nuestra Señora de la Soledad, enviada por el Gobernador

de Buenos Aires, Francisco de Paula Bucareli. Esa imagen sirvió para dar nombre a la Malvina oriental, la isla Soledad.

Al tener conocimiento Ruiz Puente de la existencia del establecimiento inglés en Puerto Egmont, en la isla Cruzada, que los británicos llamaron Saunders, requirió mediante el teniente de navío Mario Plata, al capitán británico Anthony Hunt, comandante de la fragata «Tamar», para que se retirase de aquellas tierras pertenecientes a la Corona española. El capitán británico no hizo caso. Ante la negativa, el Gobernador del archipiélago, Ruiz Puente, hizo que el capitán Fernando Rubalcava efectuase un reconocimiento de la zona de Puerto Egmont y se trasladase a Buenos Aires para informar a Bucareli, el Gobernador de esta plaza, quien ante la ineficacia de los métodos pacíficos para lograr su derecho resolvió ejecutar las órdenes de Madrid, contenidas en la real cédula del 25 de febrero de 1768: «proceder por la fuerza en caso necesario».

El príncipe de Massereno, embajador de Carlos III ante la corte británica, informó a la Corona española sobre los propósitos de Inglaterra al ocupar parte de las Malvinas, destacando la gravedad que significaría tal pérdida para España. El Rey Carlos III requirió, por medio del marqués de Grimaldi, su asesor diplomático, un informe, cuyo manuscrito se conserva en la Real Academia de la Historia, al conde de Aranda. El dictamen tendría carácter secreto y urgente, refiriéndose al plan a seguir para la expulsión de los ingleses. Aranda tiene en cuenta los convenios con Francia, el Tratado de Tordesillas, los acuerdos emanados del Pacto de Familia y el mismo Tratado de Utrech (artículo 8.º) frente a las pretensiones británicas, «pues, ni navegar ni traficar quedó permitido a los ingleses, sino en parajes que se exceptuaren, que ninguno de ellos es por la parte que amenaza».

Advierte el conde de Aranda que no es oportuno dar más razones a Inglaterra para convencerla de que

no debe ocupar las islas Malvinas dado que su máxima «no se funda en otra ley que en la de su conveniencia».

Carlos III escribía a Tanucci el 11 de julio de 1769:

«Soporto aún los insultos de los ingleses, pero, cuando no pueda más, saltará todo.»

El conde de Aranda veía en la pérdida de las Malvinas un corte a las comunicaciones de España con el Atlántico y el Pacífico, cerrando el paso entre los países de América meridional. «La pérdida —decía en su dictamen— de una isla entera como Cuba o Puerto Rico no pondría en riesgo la tierra firme como lo quedará la parte meridional, por su más difícil socorro», concluyendo «que es innegable el riesgo de la América; que a tan ilustrada nación como la inglesa, no se le ocultará la ventaja que puede resultar de la desmembración de aquella tan considerable parte del mundo de la Corona de España».

El momento del «saltará todo» llegó cuando por orden del gobernador de Buenos Aires, el capitán de navío Juan Ignacio Madariaga, que se hallaba con su escuadra en Montevideo, zarpó con sus cuatro fragatas y un jebeque, mil quinientos hombres y buenos pertrechos hacia Puerto Egmont. Era el 11 de mayo de 1770. Madariaga intentó en vano que los ingleses evacuasen, por persuasión, el fuerte, a cargo de los capitanes británicos Maltby y Farmer. El 10 de junio Madariaga ordenó se hicieran los primeros disparos de artillería. La lucha se extendió entre la artillería de tierra y la naval. Hasta que la fragata británica «Favorite» se rindió y en el pabellón de tierra que ocupaban los británicos se izó bandera blanca, solicitando cese del fuego. La capitulación se acordó en siete puntos.

Finalmente se acordó en Puerto Soledad, el 27 de junio, que los ingleses retirasen sus efectos y partiesen cuando el gobernador Ruiz Puente les autorizase, quedando treinta hombres en Puerto Egmont, con un médico y un capellán. Madariaga partió hacia España para informar al Rey de la primera batalla victoriosa

que las fuerzas a sus órdenes libraban contra los ingleses en América del Sur. La Corona británica protestó, exigiendo reparaciones a Carlos III, con lo que el gobierno de éste consintió, para evitar un conflicto armado más, que los ingleses volviesen temporalmente a Puerto Egmont, aunque advirtiendo que ello «no puede ni debe afectar en nada la cuestión del derecho anterior de soberanía de las islas Malvinas». En un pacto secreto se establecía que Puerto Egmont sería definitivamente evacuado por los ingleses tres años después, cosa que se efectuó el 22 de mayo de 1774.

En relación con ese pacto secreto, el jurista norteamericano Goebel expresa que, desde 1774, los españoles ejercieron la más absoluta soberanía sobre todo el grupo de las islas, extendiendo su dominio «hasta los mares adyacentes, en un esfuerzo tendiente a prohibir o, por lo menos, a dificultar las actividades de pesca practicadas por otras naciones en los mares del sur», lo que fue aceptado por los británicos en el convenio de Nootka Sound, reconociendo el «status» en la mitad meridional de América del Sur.

Miller dice sobre este asunto en su «Historia del reinado de Jorge III»:

«Los ministros se habrían hecho responsables en el más alto grado si hubiesen envuelto a la Nación en una guerra por no admitir una excepción tan insignificante como la reserva del mejor derecho a uno o dos puntos estériles, bajo un cielo ventoso y en tan dispares comarcas... La posibilidad de igual disputa desapareció por el total abandono que hizo del establecimiento tres años después.»

Una peripecia histórica

Inglaterra siempre anheló el dominio de América del Sur, aun desde mucho antes que los Estados Unidos del Norte lograsen su independencia. Perdidas las colonias británicas de América del Norte, aquellos an-

helos se multiplican y trata de controlar los mares del sur, con el estrecho de Magallanes y sus adyacentes hasta la Antártida. Después de ser expulsados los ingleses de las islas Malvinas, éstas quedaron administradas sin interrupción por funcionarios designados por el Gobernador de Buenos Aires y por el Virrey de Río de la Plata; y, desde 1785, compartieron la comandancia meridional del Atlántico Sur con Tierra del Fuego... En «Elementos para la historia de nuestras Malvinas» publica Antonio Gómez Langenheim la lista de los diecinueve gobernadores que administraron las islas con sus actos de gobierno.

Tras la batalla de Trafalgar (1805), Gran Bretaña se fija en el Atlántico Sur, el mar ibérico. En 1806 ocupa el Cabo de Buena Esperanza. Luego siguen las invasiones de 1806 y 1807, de Buenos Aires y Montevideo —los ingleses fueron expulsados luego por las tropas españolas reforzadas con las masas populares nativas—, la caída de Santa Elena en 1815 —prisión de Napoleón— y de Tristán Da Cunha, en 1816.

España no descuida, desde el primer momento, la atención colonizadora de las Malvinas con establecimientos industriales y poniendo como tutelar del archipiélago a Nuestra Señora de la Soledad, con «una imagen de mucho bulto, con vestido de terciopelo guarnecido», según el mercedario Fray José Brunet (3).

La soberanía argentina sobre las Malvinas comenzó con el triunfo de la Revolución del 25 de mayo de 1810. El 30 de mayo de ese mismo año, la Primera Junta de Gobierno presidida por Cornelio Saavedra y siendo secretario Juan José Paso se atendió una solicitud de sueldos complementarios que hiciera el capitán Gerardo Bordas, último gobernador español en las Malvinas... Se registra la petición formulada el 13 de enero de 1813 por Enrique Torres, para cazar lobos marinos en el archipiélago. El ministro de guerra, Be-

(3) Fray José Brunet, *La Iglesia en las islas Malvinas durante el período hispano, 1767-1810*, Buenos Aires, 1946.

rutti, requiere del general José de San Martín el envío de presidiarios para enviarlos a las islas. En la primavera de 1818 viaja a las islas el barco foquero argentino «Espíritu Santo» a abastecerse en la isla Soledad y seguir derrotero hacia isla Decepción, en la Antártida. En febrero de 1820 naufragó el buque francés «Uranic», mandado por el capitán Freycinet, al nordeste de Soledad, salvándose la tripulación por la ayuda de los malvinenses, que les facilitaron otra embarcación para trasladarse a Montevideo.

El Director José Rondeau dispuso que un oficial se hiciera cargo de la gobernación de las Malvinas para poner fin a la caza de anfibios, que se hacía indiscriminadamente. El nombramiento recayó en el coronel David Jeweet, norteamericano al servicio del gobierno argentino. Jeweet izó la bandera argentina, lanzando una salva de veintitún cañonazos; convocó a los capitanes de los barcos fondeados en los contornos, anunciándoles que tomaba posesión de las islas en nombre del supremo Gobierno de las Provincias Unidas de América del Sur, para evitar «la destrucción desatendida de las fuentes de recursos necesarias para los buques que de paso o de recalada forzosa arriban a las islas». Del hecho informó «El Redactor», de Cádiz, en agosto de 1821.

A Jeweet sucedió en el gobierno insular el comandante Pablo Areguatí, de raza indígena, educado en las misiones jesuíticas y ex capitán de milicias en la provincia de Entre Ríos, que había participado con Belgrano en la campaña de Paraguay.

Coincidiendo con el aniversario de la primera expulsión de los ingleses de Puerto Egmont, el 10 de junio de 1829, el general Martín Rodríguez designó gobernador de las islas a Luis Vernet, natural de Hamburgo, hijo de padres franceses y argentino por adopción. Vernet trasladó a las islas un centenar de gauchos e indígenas, expertos en la cría del ganado y balleneros y colonos europeos hábiles en agricultura y pesca.

Vernet tomó posesión de su cargo el 30 de agosto de 1829. El 29 de noviembre, el encargado de negocios de Gran Bretaña protestó por la designación para gobernar unas islas que habían ocupado ingleses hasta su expulsión por los españoles. Su política protectora de la pesca llevó a Vernet, en agosto de 1831, a capturar tres barcos de bandera norteamericana que, sin autorización, estaban cargando pieles de foca al noroeste de Puerto Soledad. El episodio dio lugar a un enfrentamiento diplomático con el gobierno de Washington. Ya se daba una coincidencia entre Londres y la capital de los Estados Unidos. El cónsul norteamericano en Argentina Jorge W. Slacum, protestó por el apresamiento de las embarcaciones clandestinas. El capitán Silas Duncan, comandante del buque de guerra norteamericano «Lexington», desembarcó el 28 de diciembre de 1831 en Puerto Soledad, tomando represalias: inutilizó la artillería, quemó la pólvora e hizo varios prisioneros de la guarnición argentina. Pero el «Lexington» entró en puerto bajo bandera francesa...

El Gobernador de Argentina, Juan Manuel de Rosas, protestó ante Washington el 8 de agosto de 1832, acusando a Duncan de piratería y exigiendo reparaciones al pabellón argentino y una indemnización para la damnificada población malvinense. El cónsul Slacum y el encargado de negocios Bayles eran declarados personas no gratas y expulsados.

No tardó en advertirse que una connivencia secreta existía entre los países anglosajones cuando el 1 de enero de 1833, y mientras Buenos Aires y Washington discutían el pleito planteado, se produjo la agresión británica con el pretexto de que durante un motín de presidiarios había sido asesinado el mayor Esteban Mestivier, lo que dio lugar a que el puesto de comandante, que éste ocupaba, fuese asumido por el comandante José María Pinedo.

Trataba Pinedo de poner orden y reorganizar la administración insular cuando, sin aviso alguna, la fragata de guerra británica «Clío» entraba en la bahía de

Puerto Soledad. Su capitán John James Onslow envió a tierra un mensaje anunciando que se disponía a ocupar las islas, dando un plazo de veinticuatro horas a la guarnición argentina para evacuar. El día 2 de enero reiteró la amenaza el inglés y el 3 bajó a tierra con sus marineros, arrió el pabellón argentino y lo sustituyó por el británico. Pinedo embarcó en el «Sarandí» e hizo rumbo a Buenos Aires para dar cuenta de lo sucedido a las autoridades. Su conducta fue juzgada por un tribunal, ante el que se pidió para él la pena de muerte, que no se ejecutó porque había sido tomado en cuenta el testimonio de un enemigo personal de Pinedo, el piloto de la nave «Sarandí», Henry Gwinne.

Once días después del despojo, el capitán John James Onslow abandonaba el puerto de Nuestra Señora de la Soledad. En tierra quedaban treinta y un hombres —catorce argentinos y diecisiete extranjeros, las mujeres y los niños. El 3 de marzo siguiente entraba la nave «Harriet», mandada por el escocés Mateo Brisbane, que habiendo estado a las órdenes del gobernador Vernet, iba ahora a las órdenes de los ingleses. Pocos días más tarde fondeaba también la goleta «Beagle», mandada por el capitán Fitz Roy, quien se repartió con Brisbane y Onslow las funciones administrativas de las islas. Una de las primeras cosas que hicieron los nuevos administradores fue anular los vales, que recibían los peones en pago de sus trabajos y prohibir a los argentinos descuartizar ganado manso, con lo que se veían forzados a utilizar las vacas chúcaras o salvajes para comer.

Ocho argentinos, encabezados por el gaucho Antonio Rivero, oriundo de la provincia de Entre Ríos, no pudieron tolerar tales abusos y el 26 de agosto de 1835 se sublevaron, atacando la comandancia y dando muerte a Brisbane, Dickson, Simón y dos más; arriaron la bandera británica y enarbolaron la argentina, respetando al resto de la población, con las mujeres y los

niños (4). Rivero gobernó durante seis meses, sin que en Buenos Aires se tuviera noticia de lo acontecido.

La aventura y el derecho

Pasaron por las islas la goleta «Hopeful», las naves «Rose» y «Susannah Anne», todas británicas, y el navío norteamericano «Antartic», que no hicieron otra cosa que proveerse de carne bovina, sin denunciar lo que habían observado. Rivero se disponía a trasladarse en una balsa a la Patagonia cuando dos navíos británicos llegaron a Soledad y capturó a los gauchos, que se habían refugiado en los cerros, donde resistieron tres meses. Rivero y los suyos fueron apresados y, con grillos, enviados a Gran Bretaña, donde fueron juzgados, siendo devueltos a su país por estimar la justicia que no habían delinquido dentro de territorios ingleses.

Argentina no cesó de reclamar su soberanía territorial sobre el archipiélago, haciéndolo inicialmente en junio de 1833. Tan solo, en la Cámara de los Comunes, se levantó la voz de sir William Mollesworth, abogando por la devolución de las islas a Argentina.

El mismo día en que se iniciaba en las Naciones Unidas (8 de septiembre de 1964) el debate sobre las Malvinas (5), el aviador argentino, descendiente de irlandeses, Miguel Fitzgerald, fue protagonista de una nueva aventura reivindicativa. Con un pequeño avión «Cessna» aterrizó en la pista del hipódromo malvinense, enarbolando la bandera argentina y reclamando al gobernador británico Thompson la soberanía de las islas para Argentina.

Narra el propio Fitzgerald:

«Varias veces he de desistir de mi intento de volar hasta las Malvinas por diversas circunstancias. Si hubiera anunciado mi intención, declarándola en

(4) Martiniano Leguizamón Pondal, *Toponimia criolla en las Malvinas*, Ed. Raigal, Buenos Aires, 1956.

(5) *Diario Ya*, Madrid, septiembre, 1964.

la hoja de vuelo, no habría sido autorizado a salir. El mismo día que cumplí los treinta y nueve años besé a mi mujer y a mis hijos, me encaminé hacia el avión «Cessna 185», cuyos asientos habían sido sustituidos por tanques de combustible y en el que había un equipo de radio y un teléfono. Con provisiones de chocolate y café levanté vuelo hacia Río Gallegos, capital de la provincia de Santa Cruz, siguiendo en seguida y en línea recta hacia el archipiélago malvino, que se halla a quinientos cincuenta kilómetros. Navegando entre nubes, advertí algunos claros que me permitieron fijar la situación de las islas, orientándome entre la isla Gran Malvina y la isla Soledad cuando vi el canal de San Carlos. La bandera británica ondeaba sobre la residencia del gobernador, mostrándome la dirección de los vientos, cosa que aproveché para aterrizar, después de describir varios círculos sobre la población... Tomé tierra en un campo de carreras de caballos... Inmediatamente icé la bandera argentina en un poste. Llegaron cinco personas que me preguntaron en inglés si deseaba o necesitaba algo. Les dije que solo quería entregarles un pliego que llevaba destinado al representante del gobierno británico en el archipiélago. Así lo hice. Diez minutos después levanté nuevamente el vuelo para dirigirme a Río Gallegos. Estaba cumplido mi anhelo. Mi vuelo había sido registrado por Gran Bretaña. Si así no hubiera sido, habría tenido que repetirlo, no por animosidad contra el país ocupante, sino en defensa de lo argentino. Por otra parte, todo lo tenía previsto; hasta que me hubiesen arrestado. Para esa coyuntura, también tenía un plan de fuga en la misma avioneta... Olvidaba decir que el episodio había tenido un curioso prefacio: horas antes de emprender el vuelo, los habitantes de las Malvinas habían escuchado por las principales radioemisoras de Buenos Aires un mensaje que decía: 'Isleños: no se asusten. No les haremos daño... Nuestras fuerzas llegan a la una de la tarde.' Exactamente

—termina Fitzgerald— a esa hora yo aterrizaba entre ellos.»

Dos años después, el 28 de septiembre de 1966, la «Operación Condor» realiza una invasión simbólica de las Malvinas: un grupo de periodistas, encabezados por Dardo Cobos, desvía un avión comercial de «Aerolíneas Argentinas», en vuelo hacia el sur, aterrizando en la isla Soledad e izaron la bandera argentina, que flameó durante unos minutos, hasta que fueron arrestados por los británicos. Su objetivo quedó logrado, al llamar la atención de las Naciones Unidas y de su Comisión de Descolonización, sobre el tema de territorios ocupados en el Continente americano por potencias extrañas al mismo.

Año tras año, los argentinos confirman y reafirman su derecho pleno a la soberanía sobre las Malvinas. Políticos y estadistas de todos los sectores coinciden en el sentimiento nacional sobre el problema de las Malvinas: desde el socialista Alfredo Palacios, al presidente Ortiz o a sus sucesores Juan Perón, Arturo Illia, general Onganía o el mismo Galtieri. Lo mismo que sucedió en el siglo XIX, comenzando por el supremo dictador Juan Manuel de Rosas. Argentina estableció como Día Nacional de las Malvinas el 10 de junio de todos los años. Cuando se celebró el centenario de la muerte de José de San Martín, el Gobierno creó una comisión de homenaje entre cuyas misiones se citaba llevar la «Llama de la Soberanía e Independencia» a todos los rincones de la geografía nacional, y no cesar hasta haberlo hecho en las islas Malvinas. El poeta Carlos Obligado y el músico José Tieri hicieron la «Marcha de las Malvinas».

El juez de lo civil Roberto Palmieri acepta favorablemente la solicitud del súbdito británico John Howard Poynor, de inscribir en el Registro Civil a sus hijos nacidos en el archipiélago en 1942 y 1943, declarando bajo juramento que consideraba a ambos, Valeria y Miguel, «nacidos en las Malvinas y ser argen-

tinios por ser las islas parte integrante del territorio argentino».

Un jurista español, Camilo Barcia Trelles, al examinar la Bula pontificia «Inter caetera» de Alejandro VI (1493) y el Tratado de Tordesillas (1494), dice:

«Alude Alejandro VI con insistencia sobradamente simbólica y de modo indistinto a islas y tierras firmes, lo cual indica que se entendían incluidas dentro del área atribuida a España las posesiones insulares y, por ende, el archipiélago de las Malvinas, entonces ignorado, pero que constituía potencialmente una prolongación de la soberanía española sobre la denominada tierra firme» (6).

En su tesis doctoral sobre «La pugna por las islas Malvinas», el norteamericano Julius Goebel, hijo, señala que los ingleses —después de abandonar Puerto Egmont— volvieron a él con acuerdo de España, para evitar un cruento choque generalizado con el «compromiso de evacuar el fuerte a los tres años y en forma definitiva, como en efecto sucedió. De este modo Gran Bretaña reconocía implícitamente la soberanía española sobre la totalidad del archipiélago».

A las razones históricas para la soberanía argentina sobre las Malvinas por herencia, se suma que, geográficamente, las Malvinas forman parte de la plataforma continental argentina, siendo su estructura geológica similar a la de Tierra del Fuego y están unidas a la Patagonia por un cordón montañoso submarino de unos 155 metros de profundidad. La «Enciclopedia Británica» se refiere a esta conexión geográfica al decir: «Las Islas Malvinas (Falkland) forman parte esencialmente de la Patagonia, con la cual se hallan conectadas por una meseta submarina.»

Argentina reivindica jurídicamente las Malvinas por la continuidad del ejercicio de sus derechos como obligada heredera de España, la ocupación pacífica y

(6) Camilo Barcia Trelles, *El problema de las islas Malvinas*, Alcalá de Henares, 1943.

exclusiva del archipiélago desde 1820 hasta el 3 de enero de 1833, en que sus autoridades fueron desalojadas por la fuerza británica... España traspasó a la República Argentina, mediante el tratado de septiembre de 1863 la soberanía territorial plena de todas las provincias mencionadas en su Constitución federal vigente y de los demás territorios que legítimamente le pertenecen o en adelante le pertenecieran, renunciando a «la soberanía, derechos y acciones que le correspondían».

Negociaciones y cooperación

Tanto en los foros internacionales de las Naciones Unidas, la Organización de Estados Americanos y las conferencias de países no alineados, como en negociaciones bilaterales entre los gobiernos de Gran Bretaña y de Argentina, se han producido dictámenes, acuerdos, resoluciones e iniciativas para poner fin al litigio sobre quién debe ejercer soberanía en el archipiélago malvino. Presentamos una síntesis de cuanto en ese sentido se ha producido durante los pasados cincuenta años.

La VII conferencia internacional americana, reunida en Montevideo, en 1933, estableció que los estados contratantes consagraban la obligación de no reconocer las adquisiciones territoriales que se realizasen por la fuerza o por otro medio de coacción efectiva, porque el territorio de los Estados es inviolable y no puede ser objeto de ocupaciones militares ni otras medidas de fuerza impuestas por otros Estados directa o indirectamente por motivo alguno, ni aun de manera temporal.

Al suscribir, en 1945, la Carta de las Naciones Unidas, en la misma Conferencia de San Francisco, Argentina formuló expresa reserva de sus derechos sobre las Malvinas. En el mismo año, en la X Conferencia Interamericana de Caracas, se aprobó la Resolución 96

sobre colonias y territorios ocupados en América, condenando expresamente el colonialismo y proclamando la solidaridad de las Repúblicas americanas con las justas reclamaciones de los pueblos que tuviesen territorios ocupados por potencias extracontinentales. También condenaba el uso de la fuerza para mantener los sistemas coloniales y de ocupación de territorios americanos.

En 1960, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprueba la resolución 1514 (xv) sobre la independencia colonial y se crea el Comité de los 24 (de Descolonización).

El 9 de septiembre de 1964 el representante argentino ante las Naciones Unidas demostró ante el subcomité especial para la aplicación de la resolución 1514 (xv) que el caso de las Malvinas, Georgia del Sur y Sandwich del Sur se encontraba comprendido en el artículo 6 («todo intento encaminado a quebrar total o parcialmente la unidad nacional y la integridad territorial de un país es incompatible con los propósitos y principios de las Naciones Unidas»), y con el artículo 7.º («Todos los estados soberanos deberán observar fiel y estrictamente las disposiciones de la Carta de las Naciones Unidas» y «de la declaración universal de los derechos humanos sobre la base de la igualdad, de la no intervención en los asuntos internos de los demás estados y del respeto de los derechos soberanos de todos los pueblos y de su integración territorial»).

La Asamblea General de la ONU aprobó el 16 de diciembre de 1965 la resolución 2065 (xx), por la que, después de tener en cuenta las recomendaciones y conclusiones del comité especial sobre las islas Malvinas, reconoce la existencia de una disputa entre Irlanda del Norte, el reino unido de Gran Bretaña y Argentina acerca de la soberanía sobre el archipiélago e invita a los gobiernos respectivos a proseguir sin demora las negociaciones recomendadas por el dicho comité especial a fin de encontrar una solución pacífica al problema. La Comisión IV, en su plenario del 20 de di-

ciembre de 1966, insistió en que las partes continuasen sus esfuerzos para alcanzar a la brevedad posible la solución definitiva de la disputa.

El gobierno laborista británico fue acusado por los conservadores, bajo inspiración de la «Falkland Islands Company» de preparar la entrega de las Malvinas sin consultar con sus pobladores. El primer ministro Harold Wilson había dicho que «si se satisfacen importantes condiciones» podría considerarse el traspaso de la soberanía insular. Por su parte, el ministro de la Comunidad, George Thompson, afirmaba el 9 de abril de 1968 que proseguirían las negociaciones y que «la concreción de un *modus vivendi* con los vecinos del territorio suramericano, a trescientas millas de distancia del continente, será favorable para los intereses de los isleños».

A fines de diciembre de 1968 visitó las Malvinas el ministro adjunto de Asuntos Exteriores, lord Chalfont. El corresponsal de *The Guardian*, que acompañó al ministro, decía:

«El entusiasmo demostrado para que las Malvinas permanezcan siendo británicas, procede principalmente de los administradores de las grandes compañías ovejeras, que perderán mucho dinero si las islas tienen un cambio de 'status'.»

Aludía a la Falkland Islands Company, dueña de más de la mitad de las tierras insulares malvinenses y una de las ramas de la Falkland Trading Company, de Londres, el presidente de cuyo directorio, M. C. Waldron, tiene propiedades en Canadá, Kenia y la provincia continental argentina de Santa Cruz, en la que posee la estancia El Condor. La empresa Lovegrove Waldron posee 173.000 acres en la Malvina Oriental o isla Soledad.

El 1 de julio de 1971 los dos países constituyeron una comisión consultiva para dar solución definitiva a la disputa. La ratificación del acuerdo se efectuó por ambas partes el 5 de agosto siguiente y con ello se hacía posible que Argentina realizase actos de soberanía.

nía con la satisfacción de servicios públicos y, naturalmente, de acuerdo con Gran Bretaña y, sobre todo, con gran satisfacción de los isleños. Se estableció un transporte aéreo directo entre las islas y Comodoro Rivadavia. El 15 de noviembre de 1972 se inauguró una pista de aterrizaje en Punta Rompientes, a diez kilómetros de Puerto Stanley o Puerto Argentino, estando las obras a cargo de la Fuerza Aérea Argentina con la colaboración del buque de la armada argentina «Cabo San Gonzalo», que transportó 900 toneladas en tractores, equipos, combustibles y mano de obra. Se abrieron escuelas para enseñar a los malvinenses en territorio continental argentino; algunos isleños hicieron el servicio militar bajo banderas argentinas y grupos insulares y argentinos continentales realizaron regatas entre las islas y tierra firme...

Cuando el embajador británico ante la ONU, Jamieson, afirmó, en la sesión del 4 de diciembre de 1973, que su país «ayudó a la emancipación americana, el delegado argentino, Carlos Ortiz de Rozas, señaló:

«En efecto, Gran Bretaña ha estado presente en el proceso de independencia de los países iberoamericanos. Su presencia se hizo manifiesta en las invasiones inglesas de 1806, en que las tropas británicas ocuparon Buenos Aires, y en 1807 en que fueron expulsadas. Asimismo en 1833, fuerzas navales británicas ocuparon las Malvinas y en 1839 y 1840 bloquearon el puerto de Buenos Aires.

La Asamblea General de la ONU aprobó, el 14 de diciembre de 1973, la resolución 3160 (xxviii) sobre las Malvinas, declarándose preocupada por haber transcurrido ocho años sin progreso sustancial en las negociaciones, a pesar de los continuados esfuerzos de Argentina para facilitar el proceso de descolonización y promover el bienestar de la población de las islas.»

De otra parte, la Organización de los Estados Americanos escuchaba al delegado de Barbados, en la reunión de Atlanta:

«Las Malvinas son una colonia que debe recuperar

su independencia... Al cumplirse el 141 aniversario de la usurpación, en Argentina se constituyó una comisión pro monumento al héroe Antonio Rivero y de restitución de las Malvinas, y se fijaba el 10 junio como Día de la Afirmación de los derechos argentinos sobre las Malvinas, islas y sector antártico. El Movimiento «A las islas. Operativo Malvinas» tiene como lema:

«Hay una tierra gaucha prisionera: se llama Malvinas. Liberémosla.»

Las conferencias de ministros de países no alineados en Lima (30 agosto 1975) y de Colombo, Sri Lanka (agosto de 1976) se anticiparon a la resolución de la Comisión de Descolonización y de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 1 de diciembre de 1976 pidiendo se acelerasen las negociaciones.

Lo mismo que ante los organismos internacionales, Argentina demuestra en negociaciones bilaterales con Gran Bretaña su decidido apoyo a un mayor bienestar de los isleños. Todo coincidiendo con el pronunciamiento de los países no alineados en Nueva Delhi, La Habana, Belgrado...

Argentina hizo, en 1981, a Gran Bretaña una serie de propuestas concretas pidiendo una respuesta a las mismas a fin de establecer una negociación definitiva en la reunión que los delegados de ambos países tuvieran en Nueva York los días 26 y 27 de febrero de 1982. Gran Bretaña no dio respuesta alguna. Con ello, no otorgaba. Con el silencio, negaba.

Cuando el 1 de marzo llegó un grupo de obreros argentinos a las Georgia del Sur, concretamente a la isla San Pedro, contratados por firmas de ambos países para desguazar una vieja factoría ballenera, Gran Bretaña envió el buque de guerra «Endurance», que expulsó a los obreros del archipiélago, al mismo tiempo que amenazaba con el envío de otras naves de guerra y submarinos nucleares. Argentina se alarmó por considerar lo acaecido como un hecho agresivo, al ser vejados y amenazados sus ciudadanos por quienes lue-

go de contratarlos, les expulsaban. Un mes después, el 2 de abril de 1982, Argentina ocupaba las islas.

Circunstancia geopolítica

Los casi doscientos islas e islotes que integran las Malvinas están situados entre los paralelos 51 y 53 grados entre los 57° 30' y 62° 30' de longitud oeste, a 480 kilómetros de la boca occidental del estrecho de Magallanes. El canal de San Carlos separa las dos islas principales, Soledad y Gran Malvína. A los lados del cordón que une submarinamente las islas con el Continente, de unos 150 metros de profundidad, el talud registra una depresión de mil metros. Se halla el archipiélago a 544 kilómetros de la isla de los Estados, a 925 de Comodoro Rivadavia y a 1.800 de Buenos Aires. Su clima, fauna y flora son similares a los de la Patagonia.

La población registra un descenso acentuado: un 25 por 100 en los últimos cuarenta años. Un total de 1.800 habitantes, de los que dos terceras partes son hombres. La ley británica de migración de 1968 prohíbe la radicación en Inglaterra de los malvinenses que carezcan de parientes directos británicos. Los malvinenses son llamados «kelpers» y tienen limitados sus derechos cívicos por Gran Bretaña. Antes del 2 de abril de 1982, las islas contaban con treinta «marines» para la defensa del archipiélago junto a un cuerpo de voluntarios civiles de 160 hombres.

Se registran fuertes vendavales, que en noviembre alcanzan más de 130 kilómetros por hora, alternando con lluvias y nevadas, muy bajas temperaturas, una humedad que varía entre el 80 y 90 por 100, a veces salpicada de tonalidades claras en el cielo que son de gran diafanidad.

Las islas se encuentran en un estado de postración económica por la producción de lana, monopolizada por la Falkland Islands Company, que prácticamente

controla la economía isleña. La FIC posee casi la mitad de las tierras, perteneciendo la casi totalidad del resto a la Corona británica. En las islas no puede venderse tierra alguna ni se puede radicar capital sin autorización de la Corona de Gran Bretaña.

El suelo de las Malvinas está cubierto de hierbas. Se dan en él hasta doscientas gramíneas distintas, desde los juncos, que sirven de alimentación al ganado, a musgos de propiedades curativas. La fauna es abundante en volátiles y especies terrestres y acuáticas. Son muy numerosos los anfibios como el león, el lobo, el leopardo y el elefante marinos, cuya caza está vedada. Hay muchos guanacos, zorros y conejos, así como pingüinos y majestuosos y gigantescos pájaros, que alcanzan hasta un metro de estatura. Los isleños se alimentan con huevos de pingüino. Se dan asimismo gaviotas, petreles, dameros, quebrantahuesos, golondrinas de mar, avutardas grises, rosadas y blancas; patos que no vuelan, pero nadan a gran velocidad, albatros cuya envergadura llega a los tres metros, teros y gorriones. Entre la fauna marina predomina el sábalo con el rábalo, el pejerrey, la trucha, la merluza... Se advierten bandadas de mariposas o toninas. Hasta hace un cuarto de siglo abundaban las ballenas.

La disminución de los cetáceos y los bajos precios que en el mercado tienen las lanas han afectado la economía de las islas. Salvo los 28.000 acres que se reserva para sí la Corona británica, las tierras malvinenses están divididas en granjas que ocupan superficies que van desde los 3.600 a 161.000 acres. La explotación lanera absorbe tres millones de acres, contándose 640.000 ovejas. Cada animal rinde entre tres y cuatro kilos de lana, en largos y sedosos vellones.

Las aguas que rodean las islas son pródigas en peces de muy fácil captura.

La turba es muy abundante y constituye el mejor combustible para los pobladores de las islas, usándose como carburante y cuya destilación produce gas, asfalto, coque, parafina y alcohol. En las Malvinas se

da una gran cantidad de algas marinas de excelente condición, que se utiliza como ingrediente para comidas y cosméticos, así como para fabricar papel, cervezas y bebidas sin alcohol. De esas algas se extrae un yodo aplicable a usos farmacéuticos. Los lechos de algas de las Malvinas son los más extensos del mundo, hallándose en constante estado de reproducción.

Desde el punto de vista militar, las Malvinas constituyen una ponderable base naval para el control de un vasto sector austral y las confluencias de los océanos Pacífico y Atlántico. Su valor se acrecienta en caso de todo conflicto bélico en que intervenga América del Sur. Las Malvinas son una excelente atalaya para la fiscalización de la pesca. También pueden ser un lugar de recalada en las expediciones antárticas, para el rastreo de satélites e investigaciones espaciales, ionosféricas, meteorológicas y oceanográficas.

Economía y petróleo

La cuenca de hidrocarburos de la zona malvinense y su excelente situación la convierten en un apostadero sin igual para flotas pesqueras y para capturar el «krill», producto poteínico de singular importancia. Ya en 1748, el comodoro Anson sugirió su ocupación y la de la Patagonia, por su «prodigiosa importancia estratégica». El acorazado de bolsillo alemán «Graf Spee» fue hundido en sus aguas durante la primera guerra mundial.

El Informe Shackleton (diciembre 1975) sobre investigaciones llevadas a cabo en la zona, describe en dos tomos (el primero de 344 páginas, más 8 de introducción, y el segundo de 110 páginas) la historia, geografía, estructura social, laboral y económica del archipiélago, sin dejar de lado los intereses de la Gran Bretaña y propone «una estrategia de desarrollo». El Informe Shackleton es el primer documento británico que reconoce la imposibilidad del desarrollo de las

islas y su entorno sin la cooperación argentina. El documento recomienda una creciente participación de los isleños en los asuntos de la FIC, fomentar el turismo en colaboración con Argentina y explotar las fuentes más vastas del mundo en materia de proteínas, sin subestimar el potencial submarino de petróleo y gas. El informe se refiere al hablar de proteínas, de modo especial al «krill», pequeño cangrejo de mar, cuyas reservas permiten una extracción anual de 75 millones de toneladas.

Al estudiar el potencial petrolero de las Malvinas, dice Roberto Centeno (7) que las costosas inversiones que han de hacerse en la zona serán muy altas a partir del momento en que la soberanía quede claramente delimitada y desaparezcan las tensiones políticas actuales. No cabe descartar el control de los recursos en hidrocarburos entre las causas del conflicto armado entre Gran Bretaña y Argentina, amén de otras razones políticas en torno a la soberanía de Argentina sobre el archipiélago y las cuestiones argüidas de defensa de la dignidad nacional.

Según estudios realizados en las dos últimas décadas, la cuenca de las Malvinas es una de las más importantes y prometedoras del mundo, ya que en ella se han detectado espesores sedimentarios de hasta 3.500 metros. Señala Centeno que en el mundo hay una decena de cuencas con campos gigantes de petróleo. Dos en la plataforma continental del Artico, tres en el Círculo Artico Soviético; dos en mares muy profundos, dos en las Malvinas y una en el mar de la China. Cuando Argentina y Gran Bretaña discutan el futuro de las Malvinas, con o sin la participación de otras potencias, como podrían ser los Estados Unidos y algún otro estado interesado en la zona antártica, la exploración y explotación de las riquezas minerales malvinenses se habrán de tener en cuenta. Evaluaciones recientes sobre los hidrocarburos, asignan a Ar-

(7) Roberto Centeno, *El País*, Madrid, 8 junio 1982.

gentina no menos de veinticinco millones de toneladas, lo que representa el 92 por 100 de sus necesidades en petróleo crudo. En la plataforma continental argentina, incluida la cuenca de las Malvinas, hay un potencial que va desde los seis mil a los veintisiete mil millones de toneladas de reservas recuperables, es decir, entre dos y nueve veces las actuales reservas del mar del Norte.

La última vía

Frustradas las reclamaciones planteadas por Argentina ante los organismos internacionales y los deseos de mediación formulados por muy altas instituciones y personalidades mundiales; agotadas las instancias negociadoras para una solución pacífica del litigio, surgieron los hechos bélicos: el desalojo y expulsión por Gran Bretaña de los obreros argentinos contratados para desguazar la factoría de la isla San Pedro, en Georgia del Sur, la ocupación de las islas Malvinas y los archipiélagos Georgia del Sur y Sandwich, y, finalmente, el enfrentamiento creado entre las potencias británicas y argentina.

Gran Bretaña, propicia a las negociaciones en determinadas circunstancias, estaba, al parecer, dispuesta a apelar, como argumento final y decisorio a invocar la decisión que sobre el futuro de las Malvinas adoptasen sus pobladores. La intención es clara. Las Malvinas, como estado independiente, pero incluido en la Comunidad Británica, podría incorporarse al grupo de naciones «independientes» que, dentro de la OEA, secundan las iniciativas del Reino Unido. No consiguió la aquiescencia argentina para ello en la rueda de conversaciones celebradas en los últimos años.

Ante la coyuntura, el general Juan E. Guglielmelli pide en la revista «Estrategia» que se conmine a Gran Bretaña para que antes de 1981 acepte negociar el

tema de la soberanía. De no acceder esto, denunciar el hecho a la ONU y a la opinión pública mundial, interrumpir el apoyo otorgado a los malvinenses por Argentina en materia de comunicaciones, educación y sanidad y preparar las condiciones políticas y militares para ocupar por la fuerza las islas Malvinas, Georgia del Sur y Sandwich del Sur.

José Arce, embajador ante las Naciones Unidas y luego en España, estudia exhaustivamente el problema (8) llegando a estas dos conclusiones finales:

— Los antecedentes de la cuestión Malvinas demuestran que Gran Bretaña proyectó disponer de las islas desde mediados del siglo XVIII; puso un pie en ellas en 1767, fue desalojada en 1770, volvió a ocupar su pequeño establecimiento en 1771, lo abandonó en 1774 y finalmente se apoderó del archipiélago por la violencia y por sorpresa en 1833, con violación de las más elementales normas del «Derecho de Gentes».

— La cuestión «Malvinas» está pendiente. Argentina no cederá jamás sus derechos, y si Gran Bretaña no devuelve las islas, habrá que esperar una solución que puede llegar por medios imprevisibles. Entre tanto, Gran Bretaña mantiene encendida una chispa que compromete la paz del mundo y la seguridad de América. Caiga sobre ella toda la responsabilidad de lo que pueda ocurrir.

Tras los enfrentamientos armados resurgirán las negociaciones entre las partes, sin excluir nuevas mediaciones que, si son de buena fe, podrían tener éxito, como última vía, para el reconocimiento de la soberanía argentina sobre las islas y eliminar las preocupaciones británicas sobre el futuro de los isleños, así como para la explotación de los bienes minerales y petrolíferos del área, los derechos a la pesca y las

(8) José Arce, *Las Malvinas. Las pequeñas islas que nos fueron arrebatadas*, Madrid, Instituto de Cultura Hispánica, 1950.

cuestiones relacionadas con la estrategia científica y militar.

La doctrina Monroe —«América para los americanos»— se formuló específicamente para impedir la intervención de Rusia Imperial en Alaska, así como la de los imperios de Francia, Gran Bretaña y la misma España en Iberoamérica y el Caribe. Frente a la doctrina Monroe, a fines del siglo XIX, formuló el argentino Roque Sáenz Peña, en los Estados Unidos, donde representaba a su país como embajador, la tesis «América para la humanidad». Monroe defiende, en el fondo, la soberanía nacional de los países americanos, sin ingerencias foráneas. La filosofía de Sáenz Peña abre la fórmula de la cooperación. Las Malvinas son argentinas; pero ello no excluye que Gran Bretaña pueda cooperar y participar en el desarrollo de las islas para beneficio propio, de sus habitantes y, en términos generales, de la Humanidad.