



Instituto de  
Relaciones  
Internacionales



# Presentación

**Coordinador:** Carlos Alberto Biangardi Delgado

**Secretario:** Federico Martín Gómez

**Integrantes:** María Elena Baquedano  
Raphael Fernández Vieira

En el lapso transcurrido entre la presentación<sup>1</sup> de nuestro Departamento correspondiente al Anuario en Relaciones Internacionales 2020 y esta nueva edición se han profundizado los cambios previstos desde el mismo en cuanto a la impronta de esta nueva administración con respecto a la problemática del Atlántico Sur. Sin embargo, las autoridades correspondientes han manifestado que no van a denunciar la vigencia del Comunicado Conjunto de los vicescancilleres de la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte del 13 de septiembre de 2016, que fuera el epicentro de la política exterior de la administración 2015-2019, la que hemos analizado en nuestros anuarios de los años 2017, 2018, 2019 y 2020, habiendo el Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata publicado un documento sobre este acuerdo internacional el 19 de septiembre del mismo año -a solo seis días de haberse firmado y cuando todavía nadie del mundo académico o del estamento político había hecho escuchar su voz sobre el mismo- transcribiéndolo nuevamente en el anuarios correspondientes a los años 2017 y 2019.

Con respecto a la necesidad o no de la denuncia de este documento la Secretaría de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur ha manifestado que no piensa hacerlo por no tratarse de un tratado internacional.

No desconocemos que alrededor de la naturaleza jurídica del Comunicado Conjunto de los vicescancilleres de la República Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte del 13 de septiembre de 2016 se han esbozado distintos argumentos jurídicos, similares a los que en su momento surgieron tras la firma de las Declaraciones Conjuntas de las Delegaciones de la República Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte del 19 de octubre de 1989 y del 15 de febrero de 1990, también conocidas como Acuerdos de Madrid I y II.

Con respecto a estos últimos los hemos analizado durante más de 31 años, llegando a la conclusión que constituyen los verdaderos Tratados de Paz de la Guerra de Malvinas y que por los mismos y una serie de acuerdos complementarios se construyó la nueva relación entre ambos países luego del conflicto bélico de 1982 y se consolidó la posición privilegiada del vencedor del mismo, no solo en el área del Atlántico Sur, desplazando a la República Argentina, sino también recuperando una influencia que había perdido en la economía interna de nuestro país con posterioridad a la segunda guerra mundial, como consecuencia de las facilidades ofrecidas al capital británico por el Convenio entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para la promoción y protección de las inversiones, firmado en Londres el 11 de diciembre de 1990 en cumplimiento de lo convenido en los apartados 11 y 12 del Acuerdo Madrid II, y aprobado por el Congreso de la Nación el día 15 de julio de 1992. Dicho tratado internacional le permitió al capital británico aprovechar las oportunidades de compra de activos estatales en venta en el marco de la Ley 23.696, cuyo artículo 10 facultaba a los compradores a pagar el precio con títulos de la deuda pública reconocidos a su valor nominal

---

<sup>1</sup> Se advierte que durante la redacción de esta Presentación se ha respetado lo establecido por la legislación nacional que dispone que a partir del 02.07.09 debe utilizarse la toponimia argentina para designar los sitios ubicados en las Islas Malvinas cuando estos tuvieran distinta denominación en la cartografía británica. Por eso se ha traducido "Islas Malvinas", aún cuando la expresión de la fuente británica fuera "Falkland Islands", con la sola excepción de la transcripción de lo declarado por el entonces canciller del Reino Unido, Boris Johnson, ante la comisión de relaciones exteriores del parlamento británico en octubre de 2016, para no desvirtuar el sentido impactante de las mismas y la denominación de la conferencia ofrecida en Montevideo en el marco de la ExpoPrado 2020, en flagrante violación de las normas Mercosur que se refieren al apoyo a la República Argentina en la Cuestión de las Islas Malvinas.

mediante la adhesión de la Argentina al Plan Brady. Nunca vamos a saber a cuánto ascendió la inversión directa real que realizó en esa oportunidad el Reino Unido para participar, junto a sus socios locales, de la compra de estos activos estatales, pero por las características de esta operación intuimos que se trató de otra de las grandes estafas de la historia del endeudamiento externo argentino, ya que se entregaron importantes activos en áreas estratégicas a la potencia que ocupa militarmente parte de nuestro territorio, canjeándolos por títulos de la deuda pública que cotizaban a 80 centavos de dólar y reconocidos por el Estado Argentino a su valor nominal.

Si comparamos la redacción de los Acuerdos de Madrid con la del Comunicado Conjunto de los vicescancilleres de la República Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte del 13 de septiembre de 2016 llegamos a la conclusión que los tres documentos habrían sido elaborados por la diplomacia británica y luego sometidos a la consideración de la parte argentina. Un análisis detallado de la redacción del texto en su versión en idioma inglés nos descubre que en el mismo se utiliza en quince ocasiones el verbo “to agree” (en castellano: acordar) que en idioma inglés demuestra el carácter vinculante del documento, utilizándose con mayor frecuencia en el capítulo correspondiente al Atlántico Sur. Sin embargo los responsables de la política exterior argentina negaron sistemáticamente que se tratara de un tratado internacional, calificándolo la ex canciller Susana Malcorra y su vicescanciller Ricardo Foradori de una simple “hoja de ruta”.

Si bien el art. 2 inc. 1 a) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados establece que no importa la denominación particular para encontrarnos ante un tratado internacional (en este sentido podría denominarse tratado, convención, protocolo, acuerdo, pacto, declaración conjunta: como Madrid I y Madrid II o comunicado conjunto: como el instrumento firmado el 13 de septiembre de 2016) lo importante para saber si nos encontramos ante un verdadero tratado internacional es si el mismo produce efectos jurídicos obligatorios e indudablemente esto es lo que ocurre con el Comunicado Conjunto al que nos estamos refiriendo.

Observemos que en el capítulo dedicado al Atlántico Sur el Comunicado expresa: “En un espíritu positivo, ambas Partes acordaron establecer un diálogo para mejorar la cooperación en todos los asuntos del Atlántico Sur de interés recíproco. Ambos Gobiernos acordaron que la fórmula de soberanía del párrafo 2 de la Declaración Conjunta del 19 de octubre de 1989, se aplica a este Comunicado Conjunto y a todas sus consecuencias. En este contexto 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. Ambas partes enfatizan los beneficios de la cooperación y de un compromiso positivo de todos los involucrados”. Este párrafo ha sido interpretado en su momento por el Prof. Marcelo Cohen -actual miembro del Consejo Nacional de Asuntos Relativos a las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes- de la siguiente manera: “En la jerga británica, significa el levantamiento de las medidas legislativas, administrativas y judiciales tomadas por la Argentina para proteger sus recursos naturales frente a la exploración y explotación unilaterales británicas y la negativa a resolver las controversias”.

La mayor gravedad de estos compromisos asumidos por la República Argentina reside que en ninguna de las disposiciones de este Comunicado Conjunto se hace referencia al cumplimiento en forma simultánea de la Resolución 2065 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, como recomendara hacía poco más de tres meses el Comité Especial de Descolonización, al contrario, se insiste en obviar el reclamo por la usurpación británica recurriendo a la fórmula de resguardo de derechos de soberanía del párrafo 2 de la Declaración Conjunta del 19 de octubre de 1989.

En su momento los máximos responsables de las relaciones exteriores del país fueron convocados por el Congreso de la Nación a dar explicaciones sobre este instrumento internacional,

las mismas no convencieron a los legisladores y los representantes de la oposición política requirieron en varias oportunidades la remisión del instrumento al Congreso Nacional para tramitar su denuncia, lo que nunca lograron del Poder Ejecutivo que siempre argumentó que esto no estaba dentro de las facultades del Poder Legislativo por no tratarse de un tratado internacional. Paradójicamente, hoy los representantes del oficialismo, que eran la oposición hasta el 10 de diciembre de 2019 y en algunos casos se trata hasta de las mismas personas, ahora no le requieren al Poder Ejecutivo que envíe el acuerdo al Congreso para su tratamiento y eventual denuncia, el Secretario de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur de la Cancillería le responde a los especialistas en el tema que se lo proponen que no va a denunciar el instrumento por no tratarse de un tratado internacional y el Presidente de la Nación Argentina ha manifestado recientemente que va a seguir reclamando con mucha firmeza la soberanía de los territorios usurpados pero que va a continuar la cooperación económica con el Reino Unido.

Es indudable que al igual que en los Acuerdos de Madrid I y II nos encontramos ante un instrumento de naturaleza convencional que establece derechos y obligaciones internacionales para las partes, un verdadero tratado internacional que se ha intentado presentar ante la opinión pública como una simple “hoja de ruta”, para hacer creer que es una declaración inocua para el Estado argentino. Sin embargo sus disposiciones se han venido cumpliendo sistemáticamente desde 2016 pese a que la actual administración nacional ha comenzado a horadar algunas libertades concedidas al Reino Unido por la anterior con respecto a la pesca y a los hidrocarburos, recuperando la inserción del reclamo por el usufructo ilegítimo de los recursos naturales que pertenecen a la República Argentina en todos los foros internacionales en que participa nuestro país y muy especialmente, la reserva del derecho que le asiste para iniciar acciones legales, respetando las normas del derecho internacional, contra las compañías que realizan estas actividades en el Atlántico Sur, ya sea con licencias otorgadas por la colonia británica de las Islas Malvinas o el gobierno del Reino Unido. Con respecto a este tema, es muy importante el anuncio de la Cancillería Argentina del 6 de agosto de 2020 en el sentido que reinstalaría en la Organización de Estados Americanos el reclamo por la exploración y explotación ilegítima de los recursos naturales del Atlántico Sur por parte del Reino Unido, que reactivaría la denuncia penal contra empresas petroleras que operan en aguas del Atlántico Sur y que presionaría a la Unión Europea para que, en su acuerdo de libre comercio con el Reino Unido, no incluyera a Malvinas como territorio de ultramar.

Sin embargo se continúa respetando escrupulosamente lo convenido en el segundo párrafo del capítulo sobre el Atlántico Sur que establece expresamente: “que de conformidad con los principios establecidos en la Declaración Conjunta del 14 de julio de 1999 y el Acuerdo por Canje de Notas, ambas Partes acordaron que sería 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, una en cada dirección. Los detalles específicos serán definidos”. En cumplimiento de este compromiso la anterior administración nacional gestionó, junto a los representantes de la embajada británica en Buenos Aires, un nuevo vuelo que iniciara una ruta aerocomercial San Pablo-Islas Malvinas, con esas dos escalas mensuales, una en cada dirección, en el aeropuerto internacional de la ciudad argentina de Córdoba.

Desde el mismo día 11 de diciembre de 2019 venimos insistiendo a través de conferencias y publicaciones e incluso haciéndole llegar nuestras propuestas en forma directa al Poder Ejecutivo Nacional, en el sentido que la República Argentina debe dejar de subsidiar, promover o autorizar vuelos desde países extranjeros a las Islas Malvinas ante la negativa del Reino Unido de autorizar vuelos de Aerolíneas Argentinas al archipiélago. Durante nuestra presentación del Departamento del Atlántico Sur del Anuario en Relaciones Internacionales 2020 volvimos a insistir en

este tema, aprovechando que la nueva administración nacional había convocado al mundo académico a realizar una contribución para la construcción de una política de Estado con respecto a la problemática del Atlántico Sur, y hasta ahora no conocemos que el mismo haya sido preocupación del Consejo Nacional de Asuntos Relativos a las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes que comenzara a funcionar durante el período que abarca la presente edición de este Anuario. Lo que nos obliga a volver a analizar este tema, ya que mejorar la conectividad aérea es una necesidad fundamental para la viabilidad del proyecto de desarrollo de la colonia británica de las Islas Malvinas que ha sido exitoso durante estos 38 años pero tiene un techo por esta carencia de tipo logístico, que se ha visto agravada durante la presente pandemia de Covid-19.

Hasta el 20 de noviembre de 2019 la conectividad aérea del archipiélago se reducía a cuatro vuelos mensuales de la empresa Lan desde la localidad chilena de Punta Arenas y al puente aéreo del Atlántico Sur sostenido por el comando de las Fuerzas Británicas del Atlántico Sur (BFSAI) entre el aeropuerto militar de Monte Agradable y la base Briza Norton, en Inglaterra, el cual depende de una escala técnica en Cabo Verde y muchas veces de "atterrizajes humanitarios" en el aeropuerto de Río de Janeiro. Dicha conectividad, pese a la incorporación de la ruta aerocomercial San Pablo-Islas Malvinas autorizada en 2019 por el presidente argentino Mauricio Macri, en la actualidad está sufriendo interrupciones por las medidas de restricción a la actividad aérea tomadas por la pandemia de Covid-19. Los isleños son consientes de su aislamiento como consecuencia de la guerra de 1982 y continúan trabajado pacientemente para superarlo.

El Reino Unido históricamente nunca se había interesado en romper el aislamiento de la población de las Islas Malvinas, a quien asistía solamente por vía marítima con cuatro viajes al año a la metrópoli y el servicio del buque Darwin, propiedad de la empresa Falklands Islands Company que monopolizaba toda la actividad económica del archipiélago, que realizaba el servicio de carga y pasajeros desde la ciudad uruguaya de Montevideo. Fue la Argentina la que logró su primera conectividad aérea por intermedio de la empresa Líneas Aéreas del Estado (LADE) y construyó su primer aeropuerto en la Bahía de las Rompientes, inaugurado el 15 de noviembre de 1971 con el aterrizaje de un avión Fokker F 27 de la empresa aerocomercial estatal. También mejoró su precaria conectividad marítima mediante buques de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) a partir del mes de enero de 1972. En síntesis, en esa época se establecieron servicios aéreos y marítimos provistos por nuestro país que mejoraron la conectividad del archipiélago pero por otra parte, y he aquí el recelo del Reino Unido, lo vinculaban con la Argentina continental.

Por su parte, se acordó que la República Argentina suministraría un documento de viaje (la "tarjeta blanca"), que garantizaba la libertad de movimiento de los residentes de las islas en el continente y servía como único documento necesario para los residentes argentinos que viajaran a las mismas, que lo hacían solamente por razones laborales pues no existía aún la industria turística local. Ya en momentos de negociarse este documento la diplomacia británica planteó la necesidad del ingreso de los argentinos a las islas acreditando su identidad mediante el correspondiente pasaporte pero el entonces ministro de Relaciones Exteriores y Culto Luis María de Pablo Pardo se negó expresamente, argumentando que no se podía exigir a los argentinos ingresar con pasaporte a parte de su territorio nacional. Lamentablemente, el profesor de la Universidad de Oxford Guido Di Tella, a quien el presidente Carlos S. Menem confiara la conducción de las relaciones exteriores de nuestro país lo aceptó 28 años después, cuando se firmó el Acuerdo de Londres.

Como consecuencia de la guerra de 1982 la Argentina perdió su pequeña presencia en las islas y los habitantes de las mismas volvieron a su aislamiento original, pero lograron que la metrópoli se preocupara por ellos y gestionara una nueva conectividad que eludiera a la Argentina

continental, que, encontrándose a solo 300 millas de distancia tendría que ser su destino logístico natural. La diplomacia argentina continúa creyendo que alguna vez podría reflotar el sistema de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, desde la academia algunos especularon que el Acuerdo de Londres de 1999 podía conducirnos por ese camino y el ex presidente Mauricio Macri también pensó, como Guido Di Tella, que concediéndoles a los habitantes de las islas y a la metrópoli todo lo que le pedían iban a lograr una actitud más amigable hacia la Argentina. Desde la autoridad colonial de las Islas Malvinas la dirigencia isleña se lo advirtió en numerosas oportunidades: si bien era interesante el acercamiento para facilitarle los negocios a los isleños y a la Corona la experiencia de los acuerdos de comunicaciones había probado su fracaso y resultaba anacrónica ante el cambio de situación socio-económica logrado por la colonia con la implementación del programa de desarrollo de posguerra, que ya había presentado Lord Shackleton en 1976 y el gobierno británico en esa oportunidad había desechado.

Cuando se publicó el comunicado de prensa de Nueva York del 18 de agosto de 1998 ya advertíamos que en la agenda que se conformaba para las reuniones de Madrid se establecía la intención de analizar la posibilidad de "contactos entre las Islas Malvinas y el continente", lo que luego se ratifica en los denominados Acuerdos de Madrid de 1998 y 1990. En su momento expresamos que la diplomacia argentina debería haber exigido que se hubiera consignado en todos estos documentos la expresión "contactos entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino" pues la frase elegida iba a ser utilizada como argumento para romper el aislamiento del archipiélago con respecto al continente americano y continuar impidiendo la vinculación aeronaval argentina con el mismo. Posteriormente el Acuerdo de Londres del 14 de julio de 1999 terminaría ratificando esta presunción cuando anuncia como un gran éxito -para el Reino Unido, por supuesto- el restablecimiento de los vuelos semanales desde Punta Arenas por parte de la empresa Lan Chile en los cuales podrían viajar los argentinos a las islas, pero ahora acreditando su identidad con su pasaporte. El 23 de febrero de 2001 se trató de enmendar esta situación pero pese al optimismo del gobierno argentino las autoridades coloniales de las Islas Malvinas provocaron innumerables incidentes y este acuerdo por notas reversales que en teoría ampliaba los términos del Acuerdo de Londres constituyó una letra muerta. Finalmente el presidente Néstor Kirchner cortó por lo sano y decidió que no pudiendo concretarse vuelos directos entre la Argentina continental y las Islas Malvinas suspender las autorizaciones que el gobierno argentino otorgaba para que se realizaran vuelos charter al archipiélago a través del espacio aéreo argentino, permitiendo un sólo vuelo de la empresa Lan Chile con una etapa intermedia en la ciudad de Río Gallegos.

Desde 2003 hasta el año 2016 la administración colonial de las Islas Malvinas estuvo reclamando que se autorizaran nuevamente los vuelos charter y que en lo posible la República Argentina autorizara una nueva ruta aerocomercial desde otro país del continente que no fuera la República Argentina. Luego vino la famosa carta de la primer ministra británica Theresa May al presidente argentino Mauricio Macri, en la cual le pedía "nuevas conexiones aéreas entre las Islas Malvinas y terceros países de la región" y finalmente el Comunicado Conjunto de los viceministros de la República Argentina y del Reino Unido del 13 de septiembre de 2016 por el cual las partes se comprometían a adoptar las "medidas apropiadas para remover todos los obstáculos que limitan el crecimiento de las Islas Malvinas, incluyendo comercio, pesca, navegación e hidrocarburos".

Debemos recordar que el vuelo desde Punta Arenas a las Islas Malvinas, con una escala mensual en Río Gallegos, carece de sustento económico y que con el objeto que la misma se concretara el gobierno argentino accedió oportunamente a subsidiar a la empresa chilena Lan, lo que al mes de septiembre de 2016 había acumulado para nuestro país un costo aproximado de 3.000.000 de dólares y que desde un primer momento advertimos que eran sumamente preocupantes las negociaciones que el gobierno argentino estaba realizando para autorizar un nuevo

vuelo regular a las Islas Malvinas desde Brasil con una posible escala en alguna ciudad argentina - finalmente se decidió que fuera Córdoba- ya que en realidad son muy pocos los ciudadanos argentinos que tienen necesidad de viajar periódicamente al archipiélago y los usuarios de estos vuelos regulares terminan siendo los empleados de las actividades de exploración hidrocarburi-fera y de explotación pesquera, como así las empresas involucradas en dichas actividades, que utilizan estos vuelos para el transporte de carga, equipos y repuestos. Y manifestábamos que solo se justificaría subsidiar un vuelo de la empresa Aerolíneas Argentinas, por la trascendencia simbólica de volver a conectar al archipiélago con el territorio continental argentino. Pero la diplomacia argentina finalmente consintió las objeciones británicas y de los kelpers, que expresamente no aceptan a nuestra empresa estatal de bandera ni una conexión directa con la República Argentina.

El proceso para la apertura de la nueva ruta aerocomercial fue bastante tortuoso, en parte porque no resultaba atractiva para las empresas que operan en la región por su falta de rentabilidad y porque se concretó pese a la opinión desfavorable de operadores políticos, estudiosos de la problemática del Atlántico Sur, academias científicas vinculadas a la misma, entre ellas el Departamento del Atlántico Sur del Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata que ha seguido minuciosamente este tema en sus Anuarios de los años 2017, 2018, 2019 y 2020, la Asociación Argentina de Derecho Internacional, que también se ha manifestado al respecto, y la opinión pública en general. Ante este cuadro de situación, al que se le agregaron pedidos de informes y de interpelación de la oposición política en el Congreso de la Nación, las gestiones por el nuevo vuelo se realizaron dentro de un marco de secretismo y los argentinos nos enterábamos de lo que se estaba negociando por las declaraciones de los isleños, que luego eran replicadas por la prensa de Buenos Aires. Finalmente, el 27 de noviembre de 2018 la cancillería argentina informa a través de su comunicado para la prensa N° 474/18 que los gobiernos de la República Argentina y el Reino Unido habían alcanzado un entendimiento a fin de que la empresa LATAM operara un servicio aéreo adicional a las Islas Malvinas -partiendo de Brasil- con dos escalas mensuales en la Argentina continental. Expresando textualmente: "La frecuencia acordada consiste en la realización de un vuelo semanal entre San Pablo e Islas Malvinas, con dos escalas mensuales en Córdoba, una en cada dirección, donde podrán embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo. Este proceso se enmarca en la Declaración Conjunta y Acuerdo por Canje de Notas suscriptos por la República Argentina y el Reino Unido bajo fórmula de salvaguardia de soberanía del 14 de julio de 1999, instrumentos que constituyen la base legal para vuelos entre las Islas Malvinas y terceros países, así como la carta conjunta de febrero de 2018. Se acordó también realizar reuniones bilaterales anuales a fin de revisar el estado de las conexiones aéreas así como otras opciones para mejores conectividades. El Gobierno argentino promueve mayor vinculación aérea de las Islas con el continente y, en este sentido, este vuelo regular adicional forma parte del proceso gradual de reconstrucción de confianza, tendiente a intensificar los vínculos entre la Argentina continental y las islas".

Finalmente, el 30 de agosto de 2019, el Poder Ejecutivo Nacional firmó el Decreto 602/2019 por el cual autoriza a la aerolínea de bandera brasileña TAM LINAS AÉREAS S.A. a explotar servicios regulares internacionales de transporte de pasajeros, carga y correo "con aeronaves de gran porte" en las rutas San Pablo-Islas Malvinas y viceversa San-Pablo-Córdoba-Islas Malvinas. Vimos cumplido con este decreto los deseos expresados en la carta de la primer ministro Theresa May al presidente Macri y lo acordado en el Comunicado Conjunto en el sentido 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, una en cada dirección", correspondiendo al pedido expreso de los isleños que vienen desde hace años reclamando que la ruta aérea Punta Arena-Islas Malvinas ya no es suficiente, que el vuelo desde el Reino Unido no es práctico y demasiado costoso como para aumentar sus frecuencias, y

que un vuelo desde una ciudad importante de América del Sur como es San Pablo, les proporcionaría una mejor logística y conectividad con el mundo, especialmente con EE.UU. y Europa. Por qué la necesidad de aeronaves de gran porte: para poder transportar además de mercaderías, carga, equipos y repuestos necesarios para la provisión de servicios para la pesca y la prospección y explotación de hidrocarburos. En la cronología de los Anuarios en Relaciones Internacionales de los años 2017, 2018, 2019 y 2020 se transcribieron muchas expresiones coincidentes en este sentido de personas pertenecientes a la administración colonial o vinculadas con la industria de la pesca o el petróleo.

Recordemos que hasta último momento se trató de impedir este nuevo vuelo, llegándose hasta a conversar con legisladores nacionales cercanos al entonces presidente electo Alberto Fernández, y, el 13 de noviembre el fiscal federal Jorge Di Lello le pidió al juez Luis Rodríguez que evaluare la suspensión del vuelo -programado en principio para el día 20 de noviembre- para evitar "consecuencias irreversibles respecto a derechos adquiridos en el ordenamiento jurídico internacional". Finalmente, la ciudadana argentina Valeria Carreras interpuso una medida cautelar contra la autorización del vuelo de la compañía TAM LINAS AEREAS S.A. por la nueva ruta San Pablo-Islas Malvinas, invocando supuestas irregularidades en su tramitación, por lo que el juez federal Luis Rodríguez ordenó a distintas áreas gubernamentales -entre ellas la Cancillería y la Jefatura del Gabinete de Ministros- que brinden información sobre los acuerdos suscriptos entre la República Argentina y el Reino Unido. El día 19 de noviembre la abogada Valeria Carreras insistió en pedir que se suspendiera el vuelo, que se realizaría al día siguiente inaugurando la ruta aérea San Pablo-Malvinas, sosteniendo en un escrito que: "Estas concesiones al usurpador son antecedentes funestos a nivel de política exterior en cuanto a la reivindicación de nuestras Islas Malvinas, Sandwich y Georgias del Sur", indicando que el decreto que autoriza la nueva ruta aérea establece el itinerario San Pablo, Córdoba, Islas Malvinas, provincia de Tierra del Fuego, sin embargo los tickets que vende la empresa aérea establecen como destino final Mount Pleasant, Falklands. De acuerdo a lo interpretado por la letrada, lo expuesto no solo habilitaba al juez a suspender el vuelo sino que en caso de no optar por esa medida, podría ordenar a la autoridad de tráfico aeroportuario que no permita el despegue del avión una vez aterrizado en Córdoba por no coincidir el destino vendido por la operadora aérea con los términos del Decreto 602/2019.

Finalmente la justicia argentina terminó rechazando las medidas cautelares interpuestas contra el decreto presidencial y en consecuencia autorizando la apertura de la nueva ruta aérea, y el 20 de noviembre, fecha en que la Argentina conmemora el "Día de la Soberanía Nacional", se realizó el primer vuelo San Pablo-Córdoba-Islas Malvinas utilizando un Boeing 767 con capacidad para 221 pasajeros, hecho que cosechó muchas críticas, tanto porque el Decreto 602/2019 se hubiera firmado fundado en el Comunicado Conjunto del 13 de septiembre de 2016 como en cumplimiento del especial pedido de la ex primer ministra británica Theresa May al presidente Macri, ya que se estimaba que esta nueva ruta aerocomercial tendría como resultado mejorar las condiciones logísticas del Reino Unido en cuanto a los tres aspectos nodales en el Atlántico Sur: hidrocarburos, pesca y militarización, y hasta por la coincidencia de la fecha elegida para la inauguración de la misma.

Ese mismo día el gobernador electo de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, Gustavo Melella, expresó que confiaba que el futuro presidente Alberto Fernández denuncie el Comunicado Conjunto Foridori-Duncan y todos estos acuerdos que "dañan la soberanía en relación a Malvinas" y recordó que el 7 de agosto el entonces pre candidato a presidente de la Nación Argentina había firmado un compromiso en este sentido durante un acto realizado en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Rosario y que en especial, el nuevo vuelo desde San Pablo a Malvinas afianzaba la presencia del usurpador.



En la Sección Documentos de la presentación del Departamento del Atlántico Sur del Anuario en Relaciones Internacionales 2020 transcribimos los antecedentes documentales de este nuevo vuelo autorizado por la República Argentina que operaría la ruta aérea San Pablo-Córdoba-Malvinas y en ese sitio podemos ver que el informe para la prensa emitido en dicha oportunidad por el ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina expresaba textualmente que se acordaba “realizar reuniones bilaterales anuales a fin de revisar el estado de las conexiones aéreas así como otras opciones para mejores conectividades”. Ha transcurrido más de un año y medio de la asunción del nuevo gobierno y esta ruta aerocomercial continúa operando, pese a la opinión de muchos especialistas en el tema que coinciden con lo expuesto por nuestro Departamento en los Anuarios en Relaciones Internacionales correspondientes a los años 2017, 2018, 2019 y 2020 y lo que han manifestado públicamente algunos de los integrantes del Consejo Nacional de Asuntos Relativos a las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los Espacios Marítimos e Insulares Correspondientes.

Sin embargo, el Secretario de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur de la cancillería argentina, Daniel Filmus, habría manifestado el 12 de agosto de 2020 que estaba buscando que los vuelos hacia el archipiélago fueran operados por una línea de bandera nacional, en reemplazo de la empresa Latam, que había en esos momentos suspendido sus vuelos por la emergencia de la pandemia de Covid-19, lo que como era de esperar, chocó contra la tradicional intransigencia británica.

Asimismo, cinco días después la Autoridad Nacional de la Aviación Civil (ANAC) –por resolución de la cancillería– le comunicó a la aerolínea Amazonas Uruguay que no se permitiría el sobre vuelo del espacio aéreo argentino de un “vuelo humanitario” previsto entre Montevideo y el aeropuerto de Monte Agradable, porque entre sus pasajeros se traería al continente a trabajadores de los buques pesqueros Lotaidor, de España, y Argos Froyanes, de Santa Elena, barcos que operan en aguas circundantes a las Islas Malvinas y Georgias del Sur con licencias otorgadas por la autoridad colonial de las islas y al carecer de licencias emitidas por el gobierno argentino realizan actividades caracterizadas de pesca ilegal. La línea aérea terminó suspendiendo el vuelo ya que aunque estaba autorizada a repatriar a tres isleños que permanecían en Montevideo en el viaje de ida no le resultaba rentable no poder regresar con las tripulaciones de los barcos pesqueros. Si el vuelo hubiera partido de San Pablo a las Islas Malvinas y viceversa la operación se podría haber realizado sin inconvenientes.

Por todo lo expuesto insistimos una vez más que la República Argentina tiene que dejar de subsidiar, promover o autorizar vuelos desde países extranjeros al archipiélago y denunciar el acuerdo que autorizó la ruta aérea San Pablo-Islas Malvinas mientras que el Reino Unido no acepte la conectividad directa con la Argentina continental mediante nuestra línea aérea de bandera.

Recordemos que al realizar la presentación de nuestro Departamento de este Anuario en Relaciones Internacionales se cumple un año y medio del momento en que el nuevo presidente Alberto Fernández se comprometiera ante la Asamblea Legislativa a colocar el reclamo por la recuperación del ejercicio de la soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y sus espacios marítimos circundantes como una de las prioridades de su gestión, en cumplimiento del mandato que establece la cláusula transitoria primera de la Constitución Nacional que plantea la imprescriptibilidad del reclamo de la soberanía por los territorios usurpados por el Reino Unido hace 188 años. Asimismo, que lo haría con una mirada integral de promover el espacio del Atlántico Sur y la Antártida como una estrategia de desarrollo económico-social, mirando al futuro de las grandes riquezas que la Argentina posee en esa región en materia de pesca, hidrocarburos, minerales y biodiversidad.

Si bien debemos reconocer que estos objetivos coinciden totalmente con lo que viene planteando el Departamento del Atlántico Sur (hasta 2016 Departamento de Malvinas, Antártida e

Islas del Atlántico Sur) del Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad de La Plata desde hace más de 30 años y volcado en las presentaciones de sus anuarios del período 2006-2020, reiteramos una vez más que los términos del Comunicado Conjunto de los vicescancelleres de la República Argentina y el Reino Unido del 13 de septiembre de 2016 están en contradicción con la cláusula transitoria primera de la Constitución Nacional, la Ley Nacional N° 26.659 de exploración y explotación de hidrocarburos en la Plataforma Continental y sus modificatorias, la Ley Nacional N° 23.755 de provincialización del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y la Ley 26.552 que establece los límites de la nueva Provincia, el Decreto 256/10 sobre Transporte Marítimo, dictado con fundamento en la manda constitucional y en estas dos últimas leyes, las normas aprobadas por el Mercosur en relación a restricciones al apoyo logístico aéreo y marítimo de la colonia británica de las Islas Malvinas, la Declaración de Ushuaia, que, fuera ratificada por la Cámara de Diputados de la Nación el 21 de marzo de 2012, la presentación argentina ante la Comisión del Límite de la Plataforma Continental de la CONVEMAR del 22 de abril de 2009 y la impugnación realizada ante dicha Comisión de la presentación del Reino Unido sobre la plataforma continental de las Islas Malvinas, la cual ni siquiera formó en su momento una subcomisión para analizarla a raíz de la objeción presentada por nuestro país, y aún las resoluciones 31/49 y 2065 de la Asamblea General de las Naciones Unidas. Consideramos que estas razones son suficientemente graves como para denunciar este instrumento internacional o en su defecto, si todavía se tuviera dudas sobre su naturaleza jurídica, hacer una manifestación por parte del Poder Ejecutivo Nacional que el mismo dejará de tener vigencia ya que muchas de las medidas que se han tomado por la nueva administración nacional directamente se contradicen con lo acordado en el capítulo referido al Atlántico Sur del mismo.

Insistimos nuevamente en este tema ya que las políticas para el Atlántico Sur propuestas por este Comunicado Conjunto constituyen un grave error de los responsables de la diplomacia de nuestro país que no solo debe ser subsanado en los hechos sino con una manifestación política en el sentido que la República Argentina retoma lo que constituyera una verdadera política de Estado mantenida a partir de la aprobación de la Resolución 2065 de la Asamblea General de las Naciones Unidas: que no puede haber negociaciones sobre la viabilidad económica de las Islas Malvinas si el Reino Unido no reinicia las negociaciones bilaterales para resolver pacíficamente el tema de la soberanía de los territorios y áreas marítimas usurpadas en el marco de lo dispuesto en dicha resolución, reiterado por siete resoluciones más de dicho órgano y 44 resoluciones del Comité Especial de Descolonización.

Para conocer la interpretación británica del Comunicado Conjunto recordemos las palabras que en forma jocosa habría pronunciado Boris Johnson –en ese entonces canciller del Reino Unido- ante la comisión de relaciones exteriores del parlamento británico al mes de haberse firmado este documento internacional: “Con Argentina hemos resuelto todos los problemas porque apartamos de la mesa de las negociaciones a las Falklands”. Cuatro años después los representantes de la Asamblea Legislativa de la autoridad colonial de las Islas Malvinas se reunían para analizar cómo abordar los desafíos que les estaba presentando la actitud del nuevo gobierno argentino y los respaldos internacionales necesarios para contrarrestarlos, manifestándose sorprendidos por la conducta errática de nuestro país de cambiar su política exterior con Gran Bretaña con cada cambio de gobierno. En dicha oportunidad la legisladora Teslyn Barkman manifestó que "aún siendo predecible, esto demuestra que el Reino Unido y el archipiélago precisan de una visión a largo plazo para ver cómo puede ser rebatida la retórica del nuevo gobierno argentino y que lo más conveniente es mantener la hoja de ruta que trazó el Comunicado Conjunto de 2016".

Debemos reconocer también que el Poder Ejecutivo cumplió con su compromiso ante la Asamblea Legislativa del 1° de marzo de 2020 y el 10 de junio del mismo año -con motivo de conmemorarse el "Día de Afirmación de los Derechos Argentinos sobre las Islas Malvinas, Islas del

Atlántico Sur y Sector Antártico"- procedió a enviar al Congreso Nacional los tres proyectos de ley con el objetivo de reafirmar y darle estatus de política de Estado al reclamo argentino de soberanía sobre los territorios usurpados por el Reino Unido, además de proteger los recursos naturales nacionales. Las iniciativas buscaban crear un consejo nacional asesor de políticas sobre Malvinas, demarcar el límite exterior de la plataforma continental más allá de las 200 millas y elevar las sanciones a quienes practiquen la pesca ilegal en aguas argentinas. Asimismo, en dicha fecha la cancillería manifestó la necesidad de reanudar las negociaciones bilaterales a la brevedad posible con el Reino Unido sobre la soberanía de las Islas Malvinas como ha sido reiterado por numerosas resoluciones de la Asamblea General y del Comité Especial de Descolonización de la ONU y por la comunidad internacional.

Estos proyectos estaban en trámite legislativo a la fecha de cierre de nuestro anuario 2020 y los dos primeros fueron aprobados por unanimidad por la Cámara de Diputados de la República Argentina el 5 de agosto de 2020, convirtiéndolos en ley ya que habían tenido media sanción del Senado el día 23 de julio.

La respuesta del Reino Unido a esta actitud del nuevo gobierno argentino no se hizo esperar y el 1° de julio por medio del gobernador colonial Phillips comunicó oficialmente a la población que se reforzaría en los próximos meses la llamada "Diplomática Pública Activa" desplegada con la participación de los isleños, con el propósito de mejorar y aumentar los contactos con América Latina. Esto implicaría nuevos viajes de representantes isleños a diferentes países de América del Sur para reafirmar su posición de "autodeterminación de los pueblos" y contrarrestar la postura argentina de reclamo de soberanía. Asimismo, que estaba prevista la invitación a 100 influencers de Asia, Europa y las Américas para ayudar a elevar el perfil internacional de las Islas Malvinas como una entidad autónoma en el marco internacional, al igual que su participación activa en reuniones de organizaciones y foros internacionales. Más allá de la pandemia y de la caída de la actividad económica en las islas, hay algo que no ha cambiado, expresó el gobernador colonial: "el apoyo del gobierno del Reino Unido a las Islas, incluyendo la defensa de su soberanía y el derecho a la auto determinación". En cumplimiento de estos objetivos las Islas Malvinas y Santa Helena participarían junto a otras cien islas, de la Cumbre de Isla Virtual, un acontecimiento en línea que busca conectar las distintas islas del mundo para que compartan sus experiencias mediante una plataforma digital.

Es muy importante en este sentido monitorear constantemente todos los eventos internacionales y la creación de nuevas instituciones a efectos de estar alertas ante la invitación a participar en los mismos a los representantes del gobierno colonial de las Islas Malvinas. Este es un problema que se ha reiterado con la Unión Europea y los países que la integran y en estos casos es ineludible remitir las correspondientes notas diplomáticas de protesta y desistir de la participación de la República Argentina en los mismos, si los organizadores o autoridades no aceptan excluir a los representantes de las Islas Malvinas. Recordemos que durante el mes de septiembre de 2020 nuevamente la embajada británica en Montevideo promovió la instalación de un stand exclusivo de las Islas Malvinas en la ExpoPrado que organiza todos los años la Asociación Rural Uruguaya, en el cual se ofrecieron oportunidades de turismo y trabajo en el archipiélago usurpado a la República Argentina y que la folletería y carteles expuestos en dicho stand reivindicaban la soberanía británica de las Islas. La versión 2020 de este stand exhibía un slogan con la leyenda: "más cerca de lo que imaginas", con el cual se invitaba a los uruguayos a atravesar los más de 1.900 kilómetros que separan Montevideo de Puerto Argentino. Mucho visitantes se sorprendían y preguntaban si realmente se podían visitar las islas, conociendo el conflicto argentino-británico por la soberanía de las mismas, pero las promotoras rápidamente lo confirmaban haciendo referencia a los vuelos semanales de la empresa Latam desde Sao Paulo y Santiago de Chile. Por si fuera poco, durante la

permanencia de la feria se realizó la convocatoria: "Oportunidades de negocios con las Islas Falkland". Estos intercambios no son nuevos ya que existe un fluido diálogo entre el gobierno colonial y los productores de las islas con sus pares uruguayos para intercambiar información y oportunidades en producción ovina, un sector fuerte en ambos territorios. La cancillería argentina protestó ante este evento que se realizaba en contradicción con las normas aprobadas en el marco del Mercosur, pero el gobierno uruguayo guardó silencio sobre el mismo.

Para contrarrestar esta maniobra es muy importante que la República Argentina haya comenzado a alentar nuevamente la formación de grupos internacionales de apoyo a la Cuestión Malvinas en los países en los que cuenta con representación diplomática, accediendo a intelectuales, formadores de opinión, representantes de la cultura en todas sus manifestaciones y estamentos políticos de los mismos, para explicar los antecedentes de la Cuestión Malvinas y el motivo por el cual nuestro país no acepta en este caso la aplicación del principio de autodeterminación de los pueblos, ya que en una época en que la legalidad democrática ha adquirido prestigio universal, la propuesta del Reino Unido resulta sumamente atractiva para quienes ignoran que el usurpador realizó la limpieza étnica de los legítimos ocupantes del territorio usurpado para posteriormente poblarlo con sus colonos. A este fin pueden ser de gran utilidad los 90 grupos nacionales que se habían creado en más de ochenta países y tuvieron su apogeo durante el período 2012-2015, entrando en iveración y en muchos casos siendo disueltos durante la anterior administración nacional. En este sentido fue muy importante la reapertura de las comisiones para el Diálogo Malvinas de Etiopía y Bulgaria y la creación de la de Japón, en este último caso con la particularidad que la misma está coordinada por un excombatiente de la Guerra de Malvinas, el profesor argentino-japonés de la Universidad de Shizuoka, Alberto Matsumoto.

Estas Comisiones para el Diálogo por Malvinas se están constituyendo tomando como base los antiguos Grupos de Apoyo o Solidaridad con la Cuestión de las Islas Malvinas y si bien desconocemos la razón del cambio de denominación semántica adoptada por la nueva administración nacional continuamos apoyando la estrategia diplomática de la creación de estos grupos de apoyo, como lo hemos hecho durante el período 2012-2020 tanto por medio de conferencias como de publicaciones, siendo su evolución motivo de tratamiento de todos nuestros Anuarios en Relaciones Internacionales. Recordemos también que el Instituto de Relaciones Internacionales propuso la idea de la creación de un grupo en apoyo ruso durante una reunión celebrada en la ciudad de La Plata con representantes de la Academia Diplomática del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Federación de Rusia, que con el tiempo fuera receptada por el Instituto de Latinoamérica de la Academia de Ciencias de Rusia creando el Grupo Ruso de Apoyo a la Cuestión Malvinas, que fuera presentado en 2012 en la Dacha Argentina de Moscú.

Asimismo debemos tener en cuenta que el Reino Unido, que es una potencia global, también opera en nuestro ámbito interno influyendo sobre comunicadores sociales, operadores de la cultura e intelectuales haciendo uso del prestigio de haber logrado durante los siglos XIX y XX globalizar muchos de sus valores nacionales, presentando su preocupación por la aplicación del principio de autodeterminación de los habitantes de las Islas Malvinas como una demostración de sus vocación democrática y su defensa de los Derechos Humanos. Este discurso prende muchas veces en las clases medias urbanas de nuestro país que por razones culturales tienen una visión cosmopolita y eurocentrista. Consideramos que si la actual administración quiere construir una verdadera política de Estado para el Atlántico Sur también tiene que preocuparse por librar una batalla de ideas para esclarecer este tema. Una prueba de la sutileza con la actúa el adversario fue el concurso "Por qué me gustaría conocer a nuestros vecinos de las Islas Malvinas", promovido por la embajada británica en Buenos Aires y difundido en todos los países del cono sur: Uruguay, Brasil, Chile y Argentina, al cual nos hemos referido en nuestra edición de este anuario del año

pasado y en las cronologías del Departamento del Atlántico Sur de los años 2019 y 2020. Posteriormente, durante este último año tomó estado público un proyecto de ley presentado en la Cámara de Diputados de la Nación creando un denominado “Concurso y Premio Internacional Literario Islas Malvinas” que provocó una gran polémica entre los especialistas del tema por su similitud con el organizado por la embajada del Reino Unido en Buenos Aires, pero con la gravedad que ahora se proponía con patrocinio oficial.

Mucho más preocupante es que el Ministerio de Educación de la Nación y la Secretaría de Asuntos Relativos de Malvinas de la Cancillería, en el año 2015, le haya otorgado el primer premio del Concurso Nacional Malvinas en la Universidad al denominado “Proyecto Provincia 24” presentado por el Profesor Santiago Albarracín, en el que se proponía que las Islas Malvinas se constituyeran en una nueva provincia en violación de la Ley 23.755 de creación de la provincia argentina de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y la Ley 26.552 que establece sus límites, otorgándole una serie de concesiones a los isleños que los ponían en el límite de su autodeterminación. Con posterioridad, un grupo de periodistas egresados de la Universidad Nacional de La Plata presentó un proyecto en el Congreso de la Nación basado en la monografía que había logrado el premio oficial, con la intención de dividir la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur creando dicha provincia número 24, a la cual denominaban “Malvinas” y cuya jurisdicción comprendería este archipiélago y por supuesto a su población actual, junto a la Isla de los Estados, Orcadas, Sandwich del Sur, Georgias del Sur y otras islas subantárticas, desmembrando gran parte de la extensión marítima e insular de la provincia original, con el declarado objetivo de “generar un hecho que rompa el status quo y así poder realizar la tan ansiada mesa de diálogo con el Reino Unido”. El proyecto proponía la creación de una legislatura proporcional a la cantidad de habitantes -que serían esencialmente los kelpers ya que el resto de las islas están prácticamente deshabitadas y a la mayoría de las mismas los argentinos tienen impedido su acceso por la potencia usurpadora- y la capital estaría localizada en Puerto Parry, Isla de los Estados. Si bien este descabellado proyecto no prosperó, a partir de allí se comenzaron a escuchar otras ideas y propuestas mucho mejor elaboradas, que con distintas variantes iban en el mismo sentido, presentadas por personas de gran prestigio académico, y, ya cerrando esta edición del presente Anuario, algunos intelectuales vinculados a la actividad política han tenido desafortunadas intervenciones en los medios de difusión social desconociendo los históricos derechos argentinos sobre el archipiélago de las Islas Malvinas y defendiendo la posición del Reino Unido. Esto motivó que el Senador Nacional fueguino perteneciente a la UCR, Pablo Daniel Blanco, presentara un proyecto en el Senado de la Nación proponiendo la modificación de la Ley 23.298/85, orgánica de los partidos políticos, estableciendo que se encontrarán inhabilitadas para ser candidatas a cualquier cargo electivo en todo el territorio de la República Argentina aquellas personas que se manifiesten en contra del reclamo argentino de soberanía sobre las Islas Malvinas por encontrarse en contradicción con la cláusula transitoria primera de la Constitución Nacional, que al momento de asumir tienen la obligación de jurar respetar y hacerla cumplir.

Lamentablemente todas estas ideas son consecuentes con la posición del Reino Unido que a partir de la década del setenta del siglo XX, comprendiendo la falsedad de todos los pretendidos títulos de dominio que había invocado tradicionalmente, comenzó a introducir en la Cuestión Malvinas un elemento extraño a la misma, consistente en la necesidad de la “autorización previa” de los isleños para continuar con la negociación dispuesta por la Resolución 2065 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, cambio de postura que fuera denunciada el 8 de diciembre de 1975 por el embajador argentino en este organismo multilateral, Carlos Ortiz de Rosas.

Sin embargo, tanto en los anales del Foreign Office como en la historiografía argentina, existe coincidencia que a partir del 3 de enero de 1833, las autoridades británicas realizaron una operación de limpieza étnica de la población originaria establecida por las Provincias Unidas del

Río de la Plata, procediendo a repoblar el archipiélago con súbditos británicos, en un principio trasladados desde la isla de Santa Elena. Con posterioridad la metrópoli extremó el monopolio de la transmisión cultural identitaria de los mismos, restringiendo la posibilidad del establecimiento de argentinos en las islas. Finalmente, la actual “Orden de la Constitución de las Islas Falkland 2008” contiene normas restrictivas de la política inmigratoria, con el objetivo de remarcar el carácter “británico” del archipiélago.

Recordemos una vez más que el principio de autodeterminación de los pueblos no es de aplicación en la Cuestión Malvinas, precisamente porque nos encontramos ante una población implantada sobre la que durante 188 años se ha promovido su pureza cultural identitaria con la metrópoli en un intento de quebrantar la integridad territorial del país al que se le ha usurpado parte de su territorio. Así lo ha interpretado la Resolución 2065 de la Asamblea General de las Naciones Unidas cuando encomienda ambos países en conflicto la adopción de una solución que tenga en cuenta “los intereses de los pobladores de las islas” no “sus deseos”, estos últimos son subjetivos y como bien afirma el historiador y ex senador nacional Rodolfo H. Terragno: siendo las Malvinas una colonia británica, poblada por ciudadanos británicos, sus “deseos” no podrían resolver un conflicto en el que su propio país es parte. El Reino Unido está convencido de esto y el mismo ex canciller británico Michaels Stewart ya lo declaró claramente el 28 de marzo de 1968 ante la Cámara de los Comunes al expresar que la custodia de los derechos del Reino Unido sobre el archipiélago residía en el gobierno británico, “no en sus habitantes”. Por lo que queda en claro que el Reino Unido está convencido que la pretendida aplicación del principio de la autodeterminación de los pueblos en la Cuestión Malvinas es una falacia, que solo es utilizada como un argumento para tratar de engañar a la comunidad internacional y parece que a algunos argentinos en el ámbito académico, cultural y hasta político.

Asimismo que durante el año 2020 se publicó una encuesta realizada en la sociedad argentina durante la cual el 87 % de las personas consultadas consideraron que el reclamo por la soberanía de los archipiélagos de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y sus espacios marítimos circundantes era importante y tenía que continuar hasta que los mismos fueran devueltos al pueblo argentino, dividiéndose el 13 % restante entre personas que dijeron no conocer el problema más allá de saber que en 1982 ocurrió una guerra y otras que, como siempre ocurre en estos casos, prefirieron no contestar.

Relacionado con este tema consideramos que es muy importante recordar nuevamente la memoria de Alejandro J. Betts, cuarta generación de isleños nacidos en el archipiélago de las Islas Malvinas el 28 de octubre de 1947, quien al lograr romper el bloqueo pedagógico al que ha sometido la metrópoli a los colonos británicos de las islas y descubrir que en realidad las mismas siempre fueron argentinas decidió radicarse en nuestro país en 1982, terminando por adquirir la ciudadanía argentina y convirtiéndose en peticionante ante el Comité Especial de Descolonización de las Naciones Unidas en defensa de los derechos soberanos de la República Argentina durante más de 35 años, quien nos dejó un libro entrañable titulado *El colonialismo residual* (Grupo Editor Latinoamericano. Buenos Aires, 1997) y numerosos artículos y estudios periodísticos en los que refuta el compromiso del Reino Unido con el principio de autodeterminación de los pueblos, expresando textualmente: “Es curioso que Gran Bretaña, que se había opuesto tan claramente a la idea de un “derecho” a la autodeterminación, considerara necesario invocar este principio en el caso de su propia colonia de las Islas Malvinas. En 1983, deploró la declaración de la independencia de la población turca de Chipre, en 1984 aceptó la futura soberanía de China sobre los territorios de Hong Kong sin considerar el principio de autodeterminación como primordial; pero el peor de los casos está en el trato dado a los 1.200 habitantes de la Isla Diego García en 1972, quienes fueron desplazados inconsultamente para permitir el establecimiento de una base aérea norteameri-

cana”. El Departamento del Atlántico Sur del Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata le rindió un humilde homenaje en la edición 2020 del este Anuario con motivo de su fallecimiento ocurrido el 13 de marzo de 2020, ante el incomprensible silencio de la prensa de Buenos Aires.

Los intereses, en cambio, son “objetivos” y la República Argentina siempre ha aceptado respetarlos, así lo demostró durante la vigencia de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, lo estableció en la cláusula transitoria primera de la Constitución Nacional de 1994, y durante la actual pandemia de Covid-19 ofreciendo ayuda a los habitantes de las Islas Malvinas a través del embajador del Reino Unido en Buenos Aires, ante la situación generada por un brote de coronavirus en el archipiélago. Asimismo, el 16 de junio de 2021 el Secretario de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur de la Cancillería Argentina, Daniel Filmus, y el secretario de Políticas Universitarias de Ministerio de Educación, Jaime Perczyk, en compañía de los rectores de seis universidades nacionales de la Patagonia lanzaron un programa de becas para estudiantes de las Islas Malvinas a “quienes se les reconoce el pleno derecho de acceso al sistema educativo nacional”, denominado Programa Thomas Bridges, en memoria del hijo adoptivo de un colono británico que llegó en 1856 a las Islas Malvinas y luego fundó la primera misión anglicana en Ushuaia, la que abandonó posteriormente para dedicarse el resto de su vida a la explotación de la industria lanar en su Estancia Herberton. Dicho programa está encuadrado en lo establecido en la citada Resolución 2065 y el compromiso asumido por la República Argentina de respetar los intereses de los habitantes de las Islas, así como la voluntad del gobierno y de las instituciones educativas nacionales de entablar mejores lazos de interrelación con los mismos, ofreciendo una amplia oferta de carreras de pregrado, grado y posgrado dictados en las universidades nacionales de La Pampa, Río Negro, Del Comahue, de la Patagonia San Juan Bosco, de la Patagonia Austral y de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. La idea y su objetivo son plausibles pero estimamos que los kelpers van a rechazar el ofrecimiento de las becas del Secretario Filmus, como el año pasado rechazaron la asistencia sanitaria ante la pandemia de coronavirus, que el mismo les ofrecía.

No están dadas las condiciones objetivas para repetir la experiencia de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971. Tendríamos que hacer al respecto una relectura de la obra de Lawrence Freedman *Historia Oficial de la Guerra de Malvinas* (Rutledge. Londres, 2005) para comprender el motivo del fracaso de aquella estrategia que ya intentara reeditar de manera grotesca Guido Di Tella en los 90 y ubicarnos en tiempo y espacio: en 1982 ocurrió una guerra entre el Reino Unido y la República Argentina por la posesión del archipiélago y sus habitantes se identificaron totalmente con la metrópoli colonial, incluso algunos combatieron de distintas maneras contra las tropas argentinas, muy pocos abiertamente pero sí mediante sabotajes, tiroteos de francotiradores nocturnos u ocultando en sus hogares a miembros infiltrados del SAS y hoy los kelpers consideran que la Guerra del Atlántico Sur terminó con una época de abandono y que la misma puso fin a las posibilidades de éxito de cualquier reclamo argentino sobre la soberanía del archipiélago. Existe entre la población isleña un sentimiento de gratitud hacia Gran Bretaña y ya se encuentran preparando los festejos por los 40 años del 14 de junio de 1982, día de la rendición del gobernador militar argentino general Mario Benjamín Menéndez, que ellos han denominado el “Día de la liberación”, inmortalizado en monumentos alusivos y un sentimiento de orgullo por la colaboración kelper en la derrota de las tropas argentinas, dando a publicidad durante el mes de abril de este año un artístico logotipo que presidirá dichas celebraciones y será utilizado en toda la papelería oficial.

Una de las novedades más importantes de este período fue el anuncio del relanzamiento del Proyecto Pampa Azul -realizado el 8 de julio de 2020 por el ministro de Ciencia, Técnica e Innovación, Roberto Salvarezza- teniendo en cuenta que el Atlántico Sur constituye una de las

grandes potencialidades de la República Argentina, tanto en términos de desarrollo como de vinculación internacional, ya que los espacios marítimos argentinos figuran entre los más extensos del subcontinente y contienen la mayor biodiversidad de todos los océanos, además de los recursos geológicos de la plataforma continental argentina. La importancia creciente de los recursos marinos, en especial ante la demanda de hidrocarburos y alimentos, el agotamiento de los caladeros en otros mares y el incremento del tráfico de buques mercantes ante la imposibilidad de los nuevos supercontenedores de utilizar el Canal de Panamá, convierten a este proyecto de investigación en el mar en una prioridad indiscutida, por lo que relanzar las actividades de exploración y conservación e innovación tecnológica para los sectores productivos vinculados al mar se constituirá con el tiempo en generadora de actividades de una gran importancia para crear empleo genuino en el país. Asimismo con la promulgación de la Ley 27.757 se incorporó a la preexistente norma 23.968 la indicación de la nueva demarcación del límite exterior de la plataforma continental, de acuerdo a lo ratificado por la Comisión del Límite Exterior de la Plataforma Continental de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Con esta nueva legislación se extendió el límite de la misma más allá de la milla 200 incorporando a la Plataforma Continental Argentina 1.782.500 kilómetros cuadrados, ampliando de esta manera en un 35 % el lecho y el subsuelo marinos que se encuentran bajo soberanía argentina. Esta ampliación representa un nuevo desafío en materia de investigación y fortalecimiento de capacidades, ya que el territorio incorporado es equivalente al 62 % de la superficie terrestre de nuestro país. A partir de la entrada en vigencia de esta norma la Secretaría de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur ha estado difundiendo el nuevo mapa de la Argentina con su plataforma continental extendida y su objetivo es que en un futuro cercano el mismo esté disponible para que en todas las escuelas del país se pueda dar a conocer y crear conciencia sobre los bienes marinos y sus potencialidades; y el ministerio del Interior dispuso que el Documentos Nacional de Identidad tenga impreso el nuevo mapa bicontinental e insular de la República Argentina, en línea con las metas de divulgación y concientización entre el público en general que es uno de los objetivos del Proyecto Pampa Azul.

El Departamento del Atlántico Sur del Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata ha apoyado la iniciativa Pampa Azul desde su presentación por el Poder Ejecutivo Nacional el 21 de abril de 2014 y su desarrollo ha sido tema de todas las presentaciones de los Anuarios en Relaciones Internacionales a partir de la edición correspondiente al año 2015, ya que significa una gran oportunidad para consolidar la presencia de la República Argentina en el Atlántico Sur mediante la articulación de las políticas sectoriales de pesca, medio ambiente, actividades científicas, así como de control marítimo, estableciendo mecanismos de consulta entre las instituciones competentes que puedan perseguir distintos objetivos para evitar la atomización de esfuerzos, apuntando al conocimiento y a una gestión integrada. Recordemos que con el fin de dotar a esta iniciativa de un financiamiento genuino el 29 de julio de 2015 el Congreso de la Nación sancionó la Ley 27.167 de creación del Fondo Nacional para la Investigación e Innovación Productiva de los Espacios Marítimos Argentinos (FONIPROMAR), integrado principalmente por partidas que debe asignar el Poder Ejecutivo Nacional.

Es de esperar que la actual administración provea de los recursos necesarios para continuar con el desarrollo de este programa de investigaciones científicas que nos permitirá conocer los secretos de esta extensa pampa acuática para luego utilizar sus riquezas y posibilidades en forma sustentable y en beneficio de todos los argentinos, además, el objetivo de dar a conocer a la opinión pública sus resultados contribuirá a la creación de una ausente conciencia marítima, ya que generalmente no se quiere lo que no se conoce. En ese sentido, es muy importante la incorporación del nuevo buque “Mar Argentino” adquirido por el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP) que será destinado para la investigación pesquera y oceanográfica.



Asimismo, a través de un trabajo conjunto de la Cancillería y los ministerios de Seguridad, Defensa, Agricultura y Pesca se estaría tratando de coordinar esfuerzos para prevenir, desalentar y evitar la pesca ilegal en la zona económica exclusiva argentina, confiando la actual administración nacional en la reforma realizada al Régimen Federal Pesquero que aumenta las multas para la pesca ilegal en el Mar Argentino, pero como advertiéramos desde el primer momento en que el Poder Ejecutivo Nacional anunció la modificación de la Ley 24.922 en este sentido, que si el Estado Nacional no crea las capacidades específicas para poder exigir el cumplimiento de la norma su texto va a ser letra muerta. La Ley 24.922 dota de suficientes herramientas a la Subsecretaría de Pesca de la Nación y a las similares de las provincias para que administren y hagan sostenible la pesca en todo el territorio marino y su plataforma continental y la Autoridad de Aplicación Nacional tiene facultades para ejercer el control a través de la Armada Argentina y la Prefectura Naval. La estrategia no debe ser sancionar una ley y después si las flotas de otros países del mundo no la respetan ir a quejarnos ante los foros internacionales sino ocupar el espacio y disponer de los controles necesarios ya que la soberanía que no se ejerce a la larga se pierde.

Por su parte, se presentó un proyecto en la Legislatura de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur que propone la creación de un comité de especialistas para realizar un estudio científico "acerca del perjuicio continuado para la provincia que significa la pesca ilegal británica enclavada en nuestro Atlántico Sur, específicamente en los espacios circundantes que la Ley Nacional de Pesca N° 24.922 en su Art. 3 estipula como correspondientes al dominio provincial", con el objetivo de estudiar la posibilidad de iniciar una acción legal por el resarcimiento de tales perjuicios.

El problema de la pesca ilegal y como consecuencia de ella de la depredación de las especies vivas marinas, es un problema que sufre la República Argentina desde la década de los 80 del siglo pasado y excede el conflicto argentino-británico por la soberanía de los archipiélagos usurpados, ya que no solo pescan en nuestra zona económica exclusiva buques dentro del área controlada por las fuerzas militares británicas con licencias otorgadas por la autoridad colonial, sino que la zona no ocupada está invadida por flotas generalmente asiáticas que no pueden ser controladas por nuestras autoridades por no tener los recursos para el control y ocupación del espacio. Durante el mes de marzo de 2020 operaban 105 barcos pesqueros con licencia británica, pero al mes siguiente la prensa de Buenos Aires denunciaba que un centenar de buques pesqueros extranjeros saqueaban el mar argentino en el área no controlada por los británicos y que las autoridades no podían capturar a ninguno. La denuncia la efectuaron desde los buques de bandera nacional debido al desmedro de la actividad y frente a la inacción de los organismos de control y el 5 de diciembre del mismo año se detectó la presencia de 27 pesqueros chinos cerca de la milla 201 que delimita la zona económica exclusiva de la República Argentina. Esta flota habría estado operando en las cercanías de las Islas Galápagos, Perú y Chile, habiendo ingresado al Atlántico Sur por el estrecho de Magallanes. A la que se sumarían otros 10 barcos que venían navegando desde las costas sudafricanas. El interés de esta flota pesquera en el Atlántico Sur es la zafra del calamar.

Se estima que la República Popular China tiene una flota de 17.000 barcos que navegan en búsqueda de recursos vivos marinos en todos los océanos del mundo. Para tener una idea del potencial de una flota de tal magnitud debemos tener en cuenta que la cantidad de buques que llegó a tener el Imperio Británico -mercantes y de guerra- superó apenas las 20.000 unidades y con ellos, en su época, llegó a manejar el transporte marítimo del mundo. La presencia efectiva de China en el Atlántico Sur motivó que Estados Unidos enviara el 31 de diciembre de 2020 un buque de la Guardia Costera a patrullar el mismo con el objetivo declarado de "contrarrestar la pesca ilegal, no regulada y no declarada", reafirmando su presencia y objetivos de seguridad nacional en todo el océano Atlántico durante la llamada "Operación Cruz del Sur", organizada por el Comando Sur de los Estados Unidos. Asimismo, durante febrero de 2021 navegó las mismas aguas

el submarino nuclear estadounidense USS Greneville, señalando en la misma cuenta oficial de Twitter del Comando de la Fuerza de Submarinos del Atlántico (Comsublant) que habrían operado con apoyo británico en el Atlántico Sur “demostrando el alcance global de ambas naciones”.

Ya en la presentación de nuestro Departamento del Anuario del año pasado alertábamos sobre la creciente internacionalización del Atlántico Sur por la cuestión de la pesca, como ocurriera con medio oriente por la cuestión del petróleo y que dos países con poder de veto en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se encuentran involucrados en esta área geográfica: China y el Reino Unido, que con su Comando Naval del Atlántico Sur establecido en las Islas Malvinas actúa cooperativamente con los Estados Unidos de América y que debíamos tomar conciencia que la primera defensa del territorio continental argentino no es el litoral terrestre sino la porción del Atlántico Sur que en nuestro carácter de Estado costero tendríamos que controlar por una cuestión de interés nacional. Recordemos que frente a este extenso litoral marítimo se encuentra nuestra Patagonia Austral, una de las regiones con menor densidad de población del planeta que guarda en sus entrañas todos los minerales estratégicos que los países del alto desarrollo necesitan.

Recordemos también que el Reino Unido tiene en lo económico otro socio privilegiado en el Atlántico Sur: España, que es el comprador de la mayor parte de las licencias de pesca que vende la autoridad colonial de las Islas Malvinas y sus astilleros de Vigo son los mayores proveedores de barcos arrastreros y congeladores para realizar estas actividades ilegítimas en aguas usurpadas a la Argentina. Recientemente, la Secretaría General de Pesca del gobierno español consiguió que la Unión Europea eliminara finalmente los aranceles al calamar, así como a la pota y a la merluza y aún que se les reintegrara lo pagado por estos conceptos a partir de la entrada en vigencia del brexit ya que las empresas de pesca gallegas argumentaban que necesitaban contar con precios competitivos para mantener la mano de obra de su industria, especialmente en las plantas procesadoras en España. Pese a las gestiones que en su momento realizó la cancillería argentina, finalmente el espíritu europeo triunfó y los armadores de Vigo fueron exceptuados de satisfacer los gravámenes que tienen que pagar los productos británicos en virtud del acuerdo de cooperación que rige las relaciones entre el Reino Unido y la Unión Europea tras el brexit.

Relacionado con los capitales españoles que participan en la depredación de los recursos vivos marinos que de acuerdo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar son de soberanía exclusiva de la República Argentina y el doble estándar de los mismos, el 10 de diciembre de 2020 se conoció una denuncia contra la empresa Pescapuerta, que en la Argentina opera bajo el nombre Estrella Patagónica S.A. por operar ilegalmente en el área de las Islas Malvinas bajo la firma mixta Petrel Fishing, quedando en evidencia cuando del diario gallego *El Faro de Vigo*, reveló que la empresa incorporó un buque arrastrero de 75 metros de eslora para faenar en aguas de Malvinas. Con el cambio de nombre Pescapuerta conservó sus permisos y cuotas de captura en el mar argentino durante los últimos cinco años sin que en ningún momento las autoridades advirtieran la flagrante violación de la Ley Federal de Pesca. Esta norma establece en su artículo 27 bis que los operadores pesqueros nacionales y/o provinciales deben declarar bajo juramento que no tienen vínculo con empresas que realicen pesca ilegal y eso incluye a aquellas firmas que trabajan en la zona de exclusión. Pescapuerta/Estrella Patagónica es una firma con importante presencia en Chubut, donde cuenta con una planta de procesamiento en Puerto Madryn con al menos 400 empleados. La firma tiene tres barcos congeladores y el 50% de un barco fresquero. La empresa habría exportado en 2018 unos 75 millones de dólares de langostinos, merluza y calamar. El año pasado el gobierno de Chubut los tuvo que asistir porque pescaron casi 8.000 toneladas más de merluza de la cuota que tienen habilitada, que es de 5.757 toneladas. Según sostiene en su web, Pescapuerta tiene presencia en más de 70 países.

Reiteramos, como venimos haciéndolo durante los últimos años, que la República Argentina tendría que concebir una nueva ley de desarrollo de la industria pesquera que no tenga un fin meramente recaudatorio sino que su objetivo sea la creación de trabajo genuino, la renovación de una flota pesquera nacional, la industrialización de los productos del mar en la República Argentina y limitando la exportación congelada de las capturas para su industrialización en los puertos de origen de las flotas pesqueras, ya que durante los últimos 30 años hemos reducido la pesca en el Mar Argentino a una mera operación extractiva de commodities a los cuales el valor agregado lo suma el operario extranjero, con lo que no solo hemos provocado desocupación en las ciudades costeras sino que hemos exportado salarios que en vez de pagarse en nuestro país lo recibe el operario que industrializa nuestra materia prima en otras regiones del mundo. Demás está decir que el verdadero negocio no es la pesca en sí sino industrializar el recurso marino y luego exportarlo, como se hace en Vigo, por ejemplo, desde donde se distribuyen gran parte de las capturas del Atlántico Sur -correspondientemente procesadas- a todos los países de la Unión Europea. También se debe penalizar el descarte, sobre todo en el caso de los buques arrastreros que se especializan en la captura del langostino y en cuyas redes quedan atrapados todo tipos de peces, entre ellos la merluza, el cazón, el abadejo, la raya y hasta ejemplares de salmón, que se vuelven a tirar al mar ya sin posibilidades de sobrevivir. Se calcula que se arrojan al mar un promedio de 10 toneladas de pescado por día y por cada barco. Todas estas conductas están penalizadas en la Unión Europea y muchos de los buques de este origen que operan en el Atlántico Sur están prohibidos en el hemisferio norte. Por lo tanto, debemos preocuparnos por que la pesca sea una actividad sustentable ya que en nuestra zona económica exclusiva se encuentran los caladeros más ricos de todos los océanos del mundo y estos recursos vivos marinos son una riqueza natural mucho más importante para el país que los commodities que produce el agro argentino.

Asimismo, queremos insistir una vez más y aprovechando ahora la existencia del Consejo Nacional de Asuntos Relativos a las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los Espacios Marítimos e Insulares Correspondientes, sobre la necesidad de tomar una medida de posible instrumentación inmediata que no depende de recursos económicos o de grandes estudios previos sino solo de una decisión política: la manifestación en el sentido que el Poder Ejecutivo Nacional no va a ratificar el Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios, adoptada en Nueva York el 4 de diciembre de 1995, solicitando al Congreso de la Nación la derogación de la Ley 25.290/2000 que aprueba este acuerdo y que no ha sido aún ratificada por el Poder Ejecutivo, fundamentándolo en que la misma es violatoria de la cláusula transitoria primera de la Constitución Nacional. Existe en este sentido una declaración de la legislatura de la provincia de Chubut del 16 de mayo de 2019 que se girara oportunamente al Congreso Nacional y se convirtiera en un proyecto de ley que lamentablemente perdió estado parlamentario.

Este tema viene siendo advertido desde hace muchos años por el Departamento del Atlántico Sur del Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata en distintas publicaciones, conferencias y seminarios, y muy especialmente en su Anuario en Relaciones Internacionales, no obteniendo eco en las autoridades nacionales. Esperemos que esta vez el Poder Ejecutivo Nacional lo tenga en cuenta o los legisladores nacionales, o los miembros del consejo asesor de reciente creación se interesen por esta cuestión que es de real importancia para el futuro de nuestro país ya que por la aplicación de este tratado internacional la República Argentina podría quedar comprometida a integrar una Organización Regional de Ordenación Pesquera (OROP) con el gobierno colonial de las Islas Malvinas, el Reino Unido y otros países que pescan en esta área marítima con licencias adquiridas a los mismos, lo que se traduciría en un abierto reconocimiento de la riberaneidad del Reino Unido en el Atlántico Sur y todo tipo de invocación de la

formula de reserva de soberanía quedaría como un acto declamatorio inocuo frente a un esquema reconocido por casi 50 estados. En otras palabras, la República Argentina, mal podría resguardar su soberanía sobre el archipiélago cuando niega unilateralmente la existencia de actos jurisdiccionales de la potencia ocupante, pero que termina por reconocer cuando acepta la virtualidad de los actos de la organización, donde aquellos están forzosamente imbuidos.

Recordemos asimismo que la República Argentina debe estar alerta en toda negociación sobre aspectos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en las que participe, de las consecuencias de las medidas a adoptar en relación a nuestros derechos sobre los espacios y territorios usurpados por el Reino Unido, tanto en el presente como en el futuro, por ejemplo, no ingresar a la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico ni a la Convención sobre el Estado rector del puerto.

La Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (ICCAT) es una OROP que integra el Reino Unido y algunos Territorios no autónomos entre los cuales por ahora no están las Islas Malvinas pero es indudable que si ingresara la República Argentina el Reino Unido las incorporaría en forma automática y entonces nos encontraríamos en una mesa de negociaciones, en paridad de condiciones, con la potencia usurpadora y el territorio que la misma nos ha usurpado desde hace 188 años, reconocido por todas las partes integrantes de la OROP como un "Territorio no autónomo".

La Convención sobre el Estado rector del puerto regula ciertas atribuciones que tienen los estados para actuar sobre buques pesqueros que se sepa o presuma que no cumplen con los estándares establecidos para la pesca. Su objetivo declarado es la conservación y el cuidado de la biomasa y los sistemas biológicos. Si la República Argentina llegase a ratificarla se podría llegar a dar el supuesto, por ejemplo, que un buque pesquero cuyo último puerto que tocó fue en Malvinas y luego llega a un puerto de la Argentina continental, de acuerdo a las normas de la convención las autoridades argentinas estarían obligadas a reconocer la legitimidad de la intervención de las autoridades isleñas y aún, aunque el buque no llegue a un puerto de la Argentina continental por ser partes de la convención nos encontramos obligados a reconocer como legítima dicha intervención.

Debemos tener conciencia de la habilidad que tiene la diplomacia británica para manipular el derecho internacional y las negociaciones y convenciones internacionales y muy especialmente en todo lo atinente al Derecho del Mar, ya que éste ha sido el elemento que forjó su poderío universal desde la batalla de Trafalgar hasta el fin de la segunda guerra mundial y muchas de las normas clásicas del Derecho del Mar fueron producto de la costumbre internacional originada en normas consuetudinarias practicadas por sus flotas mercantes y de guerra. Hoy el Reino Unido ha comprendido el poder de convertirse en adalid de la diplomacia científica en defensa medioambiental, de la ecología y la biología marina e incluso realiza una intensa y eficaz diplomacia para-estatal por medio de numerosas ONG que responden a los intereses del Foreign Office. Esa es la clave con la que tenemos que analizar todos los nuevos desarrollos del Derecho del Mar para no caer en la trampa de adherir a instrumentos internacionales aparentemente inocuos por los cuales terminemos reconociendo la soberanía británica en los espacios usurpados a la República Argentina en el Atlántico Sur, sobre todo teniendo en cuenta que con la excusa de la defensa prioritaria de los ecosistemas marinos el Reino Unido ha logrado el consenso internacional para que no se permitan reservas en estas convenciones.

El 22 de septiembre de 2020, en su primer discurso ante la Asamblea General de las Naciones Unidas el presidente argentino Alberto Fernández reivindicó en forma virtual los derechos de nuestro país sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes, recordando que ese año se cumplirían 55 años de la aprobación por la Asamblea

General de la Resolución 2065 que reconoce por primera vez la existencia del conflicto argentino-británico por los archipiélagos usurpados a la República Argentina, recomendando a ambos países iniciar negociaciones bilaterales que permitan alcanzar una solución pacífica y definitiva a la disputa de soberanía, y expresó que: “El Reino Unido persiste en su actitud de desoír el llamado a reanudar las negociaciones respecto a la disputa territorial y ha agravado la controversia por los llamados a la explotación ilegal y unilateral de los recursos naturales renovables y no renovables en el área” aseverando que ese país “también insiste con la injustificada y desmedida presencia militar en las islas, que no hace más que traer tensión a una región caracterizada por ser una zona de paz y cooperación internacional”.

Durante el período que comprende el presente Anuario se ha continuado con el reclamo ante todos los organismos multilaterales a nivel global buscando que otras naciones del mundo se expidan sobre la necesidad del cumplimiento de la Resolución 2065 de la Asamblea General de las Naciones Unidas y en consecuencia se reanuden las negociaciones bilaterales entre el Reino Unido y la República Argentina para encontrar una solución pacífica al diferendo de soberanía sobre las Islas Malvinas -el cual constituye un objetivo permanente de la diplomacia argentina- obteniendo resoluciones de apoyo al mismo del Comité Especial de Descolonización de las Naciones Unidas, la Organización de Estados Americanos, la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), el MERCOSUR y Estados Asociados, el Sistema de Integración Centroamericana (SICA), el Grupo de los 77 más China y la XXVII Cumbre Iberoamericana. Asimismo, durante el año 2020 se ha incorporado el apoyo de la Federación Latinoamericana de Ciudades, Municipios y Asociaciones de Gobiernos Locales (FLACMA) y la de los sindicalistas bancarios de toda América, nucleados en la Unión Network International (UNI), tendencia que habría que incentivar para instalar la Cuestión Malvinas también en las entidades subnacionales y las organizaciones de la sociedad civil, como una forma de superar el ámbito de los grupos de apoyo y darle más volumen social al reclamo, demostrando que toda la sociedad argentina está comprometida con la Cuestión de las Islas Malvinas y que la misma no es una causa exclusiva de los ámbitos gubernativos.

En cuanto a la relación bilateral con el Reino Unido se firmaron las notas y se elaboró junto al Comité Internacional de la Cruz Roja el acuerdo que permitirá el avance de la identificación de los soldados argentinos caídos en Malvinas que aún están pendientes.

En lo interno se dio una importante publicidad a los 500 años del descubrimiento de las Islas Malvinas por marinos de la expedición de Hernando de Magallanes y la confección del primer mapa del islario, lo que desmiente totalmente el pretendido descubrimiento británico, los 200 años del primer izamiento del pabellón nacional en las Islas Malvinas y los 55 años de la aprobación de la Resolución 2065 de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

Un hito importante para la integración de la región patagónica -de cumplirse los objetivos propuestos por el ministro de Defensa Agustín Rossi durante la ceremonia conmemorativa del 80° aniversario de la empresa Líneas Aéreas del Estado (LADE)- sería la recuperación de esta línea aérea que fuera pionera de la Patagonia Argentina, ya que a partir de 2018 sus vuelos se redujeron al mínimo posible dejando sus rutas aéreas para empresas extranjeras a quienes finalmente no les interesaron por no ser económicamente rentables. En su momento LADE llegó a operar 35 destinos del centro y sur argentino constituyéndose en una línea aérea de fomento. Además, su reactivación resulta de importancia para la defensa nacional ya que depende orgánicamente de la Fuerza Aérea Argentina y del ministerio de Defensa. Fue fundada el 4 de septiembre de 1940 con la idea de cubrir la necesidad comunitaria de conectividad entre grandes centros urbanos y alejados pueblos del territorio nacional y se constituyó en pionera del puente aéreo a Malvinas durante la vigencia de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971. El 27 de abril de 2021 la Fuerza Aérea Argentina recibió un nuevo avión Boeing 737-700 NG bautizado “Islas Malvinas” que si bien está

destinado a reforzar el transporte de carga y de pasajeros de la fuerza, cubrirá en forma accesoría destinos de Líneas Aéreas del Estado.

Por último, queremos dejar constancia que 2020/2021 fueron los años en que la industria cultural argentina y los medios de difusión social “descubrieron a las mujeres de Malvinas”, un tema que ya hemos tratado en anuarios anteriores pues ha sido especial objeto de nuestra preocupación y hemos logrado desde hace mucho tiempo entrevistarnos con algunas de aquellas que siendo jóvenes enfermeras militares participaron en el conflicto del Atlántico Sur y fueron injustamente ocultadas y olvidadas tanto por los mandos de sus propias fuerzas como por la sociedad en general, recordando que alguna vez hasta se intentó impedirles desfilar junto los veteranos varones con la excusa que no estaban en el organigrama del evento. No podíamos por lo tanto estar ausentes ahora que los medios las han “descubierto” y por ese motivo y debido a las características comunicativas imperantes durante la pandemia, desde el IRI-UNLP les rendimos nuestro homenaje mediante una publicación en las redes sociales el día 2 de abril de 2021, fecha en que se conmemora el Día del Veterano y de los Caídos en la Guerra de Malvinas, la que reproducimos en la sección documentos del presente Anuario.

Tal como lo afirmáramos al cerrar nuestra presentación del Anuario en Relaciones Internacionales 2020, no podemos concluir la del presente sin hacer un resumen de la actividad argentina en la Antártida, donde han ocurrido muchos fenómenos naturales que demuestran las consecuencias del cambio climático en esta región austral y otros que han permitido a los científicos conocer un poco más la evolución de ese continente que todavía guarda tantos secretos para la humanidad (en la cronología podemos encontrar una muestra de estos descubrimientos), por lo que día a día comprobamos lo poco que conocemos del mismo y el acierto de aquellos antiguos cartógrafos que lo denominaron "Terra Australis Incógnita"; con la particularidad que durante este período el sesgo característico de la actividad humana en la Antártida ha constituido el cuidado para que la pandemia del Covid-19 no se extienda por dicho continente y la virtualidad de todas las actividades programadas en el marco del Sistema del Tratado Antártico. En este sentido, el Instituto Antártico Argentino ha procedido al lanzamiento de su canal de YouTube en el que se puede acceder a material audio visual recuperado por el Instituto, en cooperación con el Museo del Cine Pablo Ducrós Hicken de la ciudad de Buenos Aires, en cumplimiento de un proyecto conjunto iniciado en 2018 entre ambas instituciones para el rescate, preservación y acceso de los filmes argentinos realizados en la Antártida a lo largo de todo el siglo XX. Esta iniciativa es muy importante para la divulgación de nuestra rica historia antártica y coincide con el 70° aniversario de la creación del Instituto Antártico Argentino por iniciativa del Coronel Hernán Pujato.

Durante el año 2021 se conmemoró el 60° aniversario de la entrada en vigencia del Tratado Antártico, efeméride que dio lugar a numerosos eventos académicos y publicaciones, entre las que podemos destacar la obra *La Argentina en la Antártida a Sesenta Años de Vigencia del Tratado Antártico* coordinada por Miriam Colacrai, que rescata la historia de nuestro país en la Antártida, la incorporación de la cartografía antártica a la representación del territorio nacional, el rol de las fuerzas armadas como sostén logístico de las actividades de la República Argentina en la Antártida, su participación en las experiencias del Año Geofísico Internacional, la Conferencia de Washington y el Tratado Antártico, así como en la consolidación del Sistema del Tratado Antártico. Esta obra se complementa con el tratamiento de los actuales desafíos e interrogantes que se presentan en la actualidad, como el desarrollo del turismo, el régimen jurídico de conservación de los recursos vivos marinos antárticos y las perspectivas futuras del Sistema del Tratado Antártico, incluyendo –como era de esperar por las condiciones que plantea la pandemia que estamos transitando- el impacto de la crisis derivada del Covid-19.

Entre las numerosas actividades virtuales realizadas en tiempo de pandemia merece destacarse la XVII Reunión del Comité Ad-Hoc Argentina-Chile de Coordinación Política en Materias Antárticas, durante la cual funcionarios de ambos países analizaron los avances en varios proyectos científicos conjuntos en desarrollo e identificaron áreas de interés mutuo para fomentar el intercambio entre los investigadores. En este encuentro, los directores de ambos institutos antárticos analizaron la posibilidad de enriquecer la cooperación futura en áreas tales como biorremediación, paleontología y ciencias sociales y además, acordaron la realización de una videoconferencia de científicos de ambas instituciones para fines de julio de 2020. Se abordaron también cuestiones relativas a las políticas nacionales en materia de turismo antártico y en ese orden ambas partes intercambiaron detalles sobre normativas y reglamentaciones con el objetivo de regular y supervisar la actividad turística, que tiene lugar mayoritariamente en la zona de la Península Antártica y a través de las ciudades de Ushuaia y Punta Arenas. Se acordó también continuar el intercambio de información respecto de tales normativas, particularmente con miras a uniformar protocolos en el actual contexto de pandemia de Covid-19, tanto para el turismo antártico como para las actividades de los programas antárticos nacionales. Por otra parte, la delegación argentina brindó detalles sobre los avances en la organización de la próxima Reunión de Administradores de Programas Antárticos de América Latina (RAPAL), que se encuentra a cargo de nuestro país, e indicó que se contemplaba la posibilidad de que el encuentro debiera realizarse en forma virtual debido a la pandemia, la que se concretó durante los días 20 y 22 de octubre con la participación de delegados de sus miembros: Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Perú y Uruguay y de sus miembros observadores: Colombia y Venezuela, teniendo como tema preponderante las medidas de prevención a tomar para evitar que la pandemia de Covid-19 se extienda al Continente Antártico.

Asimismo, durante la 39° Reunión de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, realizada también en forma virtual, la Argentina y Chile presentaron una vez más su proyecto conjunto de creación de un área marítima protegida para la Península Antártica Occidental, que es el resultado de un trabajo científico conjunto iniciado en 2012 por un equipo de investigadores del Instituto Antártico Argentino y de su homólogo chileno que fue presentada por primera vez en 2018 y se encuentra aún en proceso de aprobación. Ambos países han sido fuertes impulsores de la protección de la biodiversidad marina en la zona de la Península Antártica, cuyo frágil ecosistema sufre los impactos del cambio climático y también de la pesca. La zona concentra cerca del 75 % de la población circumpolar de krill, alimento esencial de ballenas y pingüinos y registra la mayor actividad humana en la Antártida, incluyendo numerosos programas antárticos nacionales y del turismo que significa unos 50.000 visitantes por año.

Finalmente, Con un acto realizado en el Apostadero Naval Buenos Aires quedó oficialmente inaugurada el 4 de diciembre de 2020 la Campaña Antártica de Verano 2020/2021 de la República Argentina. Este año el diseño implicó una reducción del personal que iba a trabajar, tanto militar como científico y además no se abrirían las bases transitorias, tratando de compactar todo desde el punto de vista de los medios y del personal a efectos de evitar la propagación del Covid-19 en la Antártida. En esta oportunidad el rompehielos Almirante Irizar navegó una sola vez desde Buenos Aires y volvió dos veces a Ushuaia, ya que el buque logístico ARA Canal Beagle efectuó las navegaciones de apoyo desde Buenos Aires. Operarían junto al Irizar los avisos ARA Bahía Agradable e Islas Malvinas, el transporte Canal Beagle y dos Sea King pertenecientes a la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros. Concluyendo el 21 de abril de 2021 luego de 140 días de trabajo en el continente blanco sin desembarcar en ningún puerto.

A partir del mes de julio de 2020 comenzaron a conocerse las modificaciones en las actividades programadas en la Antártida por algunos de los países con presencia efectiva en el continente:

Brasil anunció la suspensión de su campaña científica antártica para el próximo verano 2020/2021 como consecuencia de la pandemia de coronavirus, pese haber invertido cerca de un millón de dólares en la reconstrucción de la Base Científica Comandante Ferraz dotándola de grandes capacidades científicas, la misma se mantendrá operativa durante todo el año solo con la presencia de 16 militares.

Los EE.UU. manifestaron que en realidad no han planificado una reducción sustantiva de sus actividades en su programa antártico (USAP) y que su estrategia se centraría en mantener operativas sus tres bases, sostener sus investigaciones científicas y de infraestructura, aunque haciendo una revisión de sus proyectos. Se habría realizado un vuelo logístico en abril y otro en mayo para el recambio de la dotación de las bases Mac Murdo y Admunsen Scott y el recambio de dotación en la Base Palmer, ubicada al oeste de la Península Antártica. Asimismo, el buque norteamericano Nataniel Palmer continuaría su derrotero hacia el norte como transporte de las muestras científicas y de personal y se habrían modificado las exigencias en los exámenes médicos para los miembros de expediciones antárticas planificándose una cuarentena previa para quienes viajen al continente. Sin embargo, no se descartan complicaciones en la logística en terceros países por las exigencias migratorias y de transporte en cada arribo y partida, ya que el USAP utiliza plataformas logísticas en Nueva Zelandia y Chile: desde Chritchurch (Nueva Zelandia) parten las expediciones hacia Mac Murdo y la base Admunse Scott y desde Punta Arenas (Chile) se abastece a la base Palmer, en la Península Antártica. Con respecto a uno de los proyectos más importantes de cooperación internacional norteamericano-británico: el estudio del derretimiento del glaciar Thwaites, cuya destrucción tendrá un rol muy importante en el calentamiento global tanto el Reino Unido como los EEUU, si bien mantendrán operativas sus bases antárticas, interrumpirían todo trabajo de campo en el interior del continente ya que el principal inconveniente es la calibración anual de los equipos de mediciones remotas y esta falta de calibración podría hacer caer la validación de los datos que se obtengan a futuro.

Australia anunció importantes recortes en su programa antártico, limitando el movimiento de personas y medios de transporte, la interrupción de las cadenas de suministros y que solo se reabastecerían las bases con los elementos mínimos para su correcto funcionamiento y que los proyectos científicos se limitarían a la toma de datos remotos.

Nueva Zelandia comunicó que en consulta con otros programas antárticos presentes en el Mar de Ross también había decidido reducir su campaña antártica al mínimo movimiento de personal y el aislamiento administrativo, para evitar la expansión del virus. El mayor problema para este país es la vecindad de sus instalaciones con la base Mac Murdo de los EE.UU. que cuenta con una dotación de más de mil personas y entre ambas bases hay sistemas de logística compartida.

Pese a esta actitud de los estados nacionales la industria del turismo ha continuado ofreciendo servicios para una demanda de alto poder adquisitivo que mira con avidez al único continente libre de Covid-19 que ofrece la posibilidad de exóticas experiencias, al punto que para el mes de julio de 2020 ya estaban vendidos todos los paquetes turísticos correspondientes al verano próximo. A efectos de comprender la magnitud de este fenómeno recordemos que durante la temporada de verano 2019/2020 viajaron a la Antártida más de 50.000 turistas y si bien es posible que se trate de evitar el desembarco de turistas en las bases antárticas hay que tener en cuenta que algunas reciben al turismo mediante facilidades logísticas o dando alojamiento transitorio. Tampoco se podría evitar dar ayuda humanitaria en caso de alguna evacuación sanitaria.

El Reino Unido plantea su propia logística desde las Islas Malvinas ya que no dispone como Argentina, Australia y Chile de la posibilidad de evacuaciones sanitarias a sus propios territorios. Pese a estas dificultades logísticas el British Antarctic Survey no resignó su campaña de verano, en



especial en las renovadas estaciones científicas de la Isla Bird y King Edward Point en las Georgias del Sur, usurpadas a la República Argentina. La base Rothera en la Península Antártica está sostenida por el personal que comenzó sus tareas en el verano 2019/20, tanto en las Islas Georgias del Sur como en la base Rothera las dotaciones se encuentran libres de Covid-19. Las bases británicas Signy y Halley se encuentran cerradas durante el invierno, esta última base tiene trabajando equipos remotos para sostener la investigación. Asimismo el BAS planificaba en julio de 2020 dos escenarios posibles para el próximo verano austral ante la emergencia sanitaria provocada por la pandemia y los problemas de transporte logístico y la suspensión de cursos de capacitación preantárticos, planificando fortalecer las capacidades sanitarias instaladas en las Islas Malvinas como centro de evacuación sanitaria para las bases científicas británicas en la Antártida e islas subantárticas de acuerdo a los siguientes escenarios: En principio contempla un esfuerzo logístico mínimo e incluso no realizar el relevo de dotaciones, suspendiéndose los vuelos intercontinentales y el uso de buque James Clark Ross. Asimismo, se prevé menos restricciones con un fuerte apoyo aéreo entre Londres y Puerto Argentino. Los vuelos directos entre Londres y Puerto Argentino ya habían sido realizados por la Fuerza Aérea del Reino Unido durante este año y la logística entre el Reino Unido – Malvinas y Malvinas – Antártida se considera central para poder realizar el recambio de las dotaciones y el mantenimiento de proyectos de investigación de campo, además de continuar con las construcciones en la Base Rothera. De acuerdo a la evaluación de la Directora del British Antarctic Survey, Jane Francis, se pensaba en julio de 2020 en una reducción significativa de trabajos de campo con la consecuente reducción de científicos y se de muchos programas de cooperación internacional.

Asimismo, el Reino Unido continúa mediante su ejercicio de paradiplomacia científica trabajando para fortalecer su colaboración antártica privilegiada con Chile y en lo posible romper los vínculos que tanto costaron tejer entre ese país y el nuestro luego de la firma del Tratado de Paz y Amistad de 1984, y como muestra tenemos un evento académico virtual realizado el 29 de septiembre de 2020 durante el cual el Think Tank chileno, AthenaLab, presentó un estudio titulado "Chile y el Hemisferio Sur ¿Antártida en transición?". El lanzamiento realizado por la plataforma Zoom, contó con la participación de miembros de este instituto, los especialistas británicos James Rogers y Andrew Foxall y el experto en asuntos polares Jorge Guzmán. El trabajo se refería a la presencia de nuevos actores extraregionales en el continente, como la República Popular China, Corea del Sur, Turquía o India, especialmente el exponencial crecimiento de las actividades antárticas de China. James Rogers y Andrew Foxall destacaron dos "megatendencias": por un lado, la creciente competencia geopolítica y por otro, que el acelerado cambio climático puede llevar a una crisis del Sistema del Tratado Antártico, por lo tanto los estados interesados en el continente se tendrán que adaptar a ello. Por último, James Rogers se centró en la relación entre Chile y el Reino Unido, sosteniendo que es vital que ambos países no empoderen directa o indirectamente a estados revisionistas en la Antártida (allí debemos destacar que el único país así identificado fue la Argentina). Considerando que Chile y el Reino Unido deben trabajar en conjunto con países como Nueva Zelanda o Australia para promover leyes y reglas conectadas a un sistema más amplio. En síntesis, empoderar el Sistema del Tratado Antártico para que pueda adaptarse a los desafíos estratégicos de los años venideros. Al cierre del encuentro, Jorge Guzmán, experto chileno en asuntos antárticos, destacó la importancia estratégica de este estudio como un punto de partida para un análisis más abarcador y sensible de la política antártica chilena, así como también como un valioso antecedente de colaboración científico-académico con el Reino Unido.

Es necesario recordar que James Rogers ha escrito sobre la necesidad de una geoestrategia marítima para hacer sostenible a la Unión Europea y es coautor, junto con Guerrard Quilla y Luis Simón, de un documento que liberó en febrero de 2009 el Directorio de Políticas Externas del Parlamento Europeo, que se refiere al rol potencial de las bases militares de los países integrantes

de este bloque regional para sus necesidades de seguridad y defensa, entre las que se encontraba en ese entonces la instalada por el usurpador británico en el archipiélago de las Islas Malvinas, que habían sido aceptadas por los países integrantes de ese bloque regional en carácter de Territorio Británico de Ultramar, al igual que un pretendido "Territorio Antártico Británico" que se superpone con el Sector Antártico Argentino.

Con respecto a las estrategias de esta paradiplomacia científica británica queremos advertir un tema que ha pasado desapercibido en el Consejo de Asuntos Relativos a las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los Espacios Marítimos Corespondientes: el Acuerdo de cooperación antártica argentino-británico de 2017. Si bien este documento internacional pareciera inocuo para la Cuestión Malvinas y estar en consonancia con las obligaciones asumidas por ambos estados en el marco del Tratado Antártico, el problema que tiene este acuerdo es que no especifica que tal cooperación se circunscribe al sur del paralelo de 60° S, o sea estrictamente al ámbito de aplicación de dicho tratado, ya que las Islas Georgias y Sandwich del Sur, aunque son archipiélagos subantárticos, al norte de estas coordenadas rige la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Antárticos, que integra el Sistema del Tratado Antártico, pero donde no rige el artículo cuarto de dicho tratado, por lo que si nuestro país coopera con el Reino Unido al norte del paralelo de 60° S -en los espacios que paradójicamente están usurpados y bajo ocupación militar británica- en virtud de este acuerdo internacional firmado de 2017, implícitamente estaría reconociendo la pretendida soberanía del Reino Unido sobre los mismos. Este acuerdo se firmó en consecuencia del Comunicado Conjunto de 2016 que desde hace tantos años venimos reclamando su denuncia y lamentablemente el consejo asesor de reciente creación todavía no ha analizado. En el mientras tanto, el Reino Unido ordenó acuñar una moneda de oro en nombre de las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur en su carácter de Territorios Británicos de Ultramar, desconociéndose si existió alguna protesta o reclamo por parte de las autoridades argentinas.

Finalmente, entre los días 14 y 21 de junio de 2021 se realizó la 43° Reunión Consultiva del Tratado Antártico y la 23° Reunión del Comité de Protección Ambiental, organizada por Francia en formato virtual debido a la pandemia de Covid-19. Este encuentro constituyó el más reciente desafío para el Tratado Antártico dado que participaron cerca de 450 delegados de 39 países, 6 organismos internacionales y 4 ONGs, quienes sesionaron durante nueve días desde sus respectivos países. En estas reuniones se trataron cuestiones relativas al funcionamiento del Tratado Antártico y su Secretaría, la protección ambiental y el cambio climático, asuntos científicos y de cooperación internacional, la seguridad en las operaciones antárticas, la actividad antártica de los programas nacionales y la regulación del turismo antártico.

Para concluir, podemos afirmar que la actual pandemia de Covi-19 ha puesto nuevamente de manifiesto la cercanía privilegiada al Continente Antártico que tiene la República Argentina y que la misma debe ser aprovechada para recuperar su capacidad logística y sus grandes proyectos científicos y establecer mecanismos de cooperación internacional sin que esto implique renunciar a los derechos que le corresponde. La recuperación del rompehielos Almirante Irizar ha sido un paso positivo en ese sentido pero ahora hay que concretar el proyecto del Polo Logístico Antártico en la Isla Grande de Tierra del Fuego para brindar apoyo también a terceros países, constituyendo al mismo en una plataforma competitiva para obtener ingresos económicos genuinos que deberían ser reinvertidos en el Programa Antártico Argentino.

**Carlos Alberto Biangardi Delgado**  
Coordinador

## Actividades

Durante el período correspondiente al presente Anuario el **Departamento del Atlántico Sur** y sus integrantes han realizado las siguientes actividades, complementarias de las tareas de investigación de cada uno de sus miembros:

### Carlos Alberto Biangardi Delgado

-El 23 de julio de 2020 dictó la conferencia **“La denuncia del comunicado conjunto Foradori-Duncan: una medida indispensable para comenzar una política soberana en el Atlántico Sur”**, en el marco del ciclo Geopolítica Argentina en tiempos de Pandemia organizado por el Instituto de Estudios Nacionales.

-El 7 de octubre de 2020 participó del conversatorio **“Atlántico Sur: Políticas Públicas en la Postpandemia”**, organizado por la Secretaría de Extensión Universitaria de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco.

-El 9 de octubre de 2020 dictó la conferencia **“Los tratados de paz por la Guerra de Malvinas”** en el marco del “Ciclo Malvinas presenta 2020”, organizado por la Asociación Civil Sanmartiniana.

-El 10 de noviembre participó de la conferencia **“Situación geopolítica, económica y militar de las Islas Malvinas”** dictada por el Profesor de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Oscar Mastropiero, patrocinada por el Instituto de Estudios Nacionales.

-El 12 de noviembre de 2020 se desempeñó como moderador, en forma conjunta con el investigador Raphael Fernandes Vieira, del conversatorio **“Los desafíos de la República Argentina ante el creciente interés internacional por la Antártida”**, en el marco del X Congreso en Relaciones Internacionales del IRI-UNLP.

-El 25 de noviembre de 2020 la Universidad Católica de Salta publicó el libro **“La Cuestión de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, en un contexto de rediseño geopolítico mundial”** que contiene un artículo escrito por el Coordinador del Departamento, titulado: “El Comunicado Conjunto de septiembre de 2016 y sus implicancias en el nuevo contexto de la política exterior argentina”.

-El 5 de marzo de 2021 fue invitado a participar de la reunión virtual **“Contexto internacional de la Política Antártica Argentina”**, en el marco del Ciclo de Encuentros por el Mes Antártico organizado por el Gobierno de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

-El 15 de marzo de 2021 asistió a la conferencia virtual **“Antes, durante y después de la fundación de la Base Marambio”**, organizada por el Gobierno de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur en el marco del Ciclo de Encuentros por el Mes Antártico.

-A partir del mes de abril de 2021 pasó a integrar como representante del IRI-UNLP el **Comité Académico de las Jornadas de la Cuestión Malvinas en la Universidad Nacional de La Plata** de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

-El 26 de mayo de 2021 participó de la actividad **“Antártida: Ciencias y Protección del medio ambiente a sesenta años de la entrada en vigor del Tratado Antártico y a treinta años de la adopción del Protocolo de Madrid”**, organizada por la Sección Derecho Internacional Público de la Asociación Argentina de Derecho Internacional.

-El 25 de junio de 2021 fue invitado a clausurar el “Ciclo Malvinas presenta 2021” de la Asociación Civil Sanmartiniana mediante la conferencia **“El Comunicado Conjunto Foradori-Duncan y su vigencia al 25 de junio de 2021”**.

-Asimismo, ha participado en varias oportunidades en el programa **“Tiempo Internacional”** de Radio Universidad Nacional de La Plata y ha sido reportado por el portal **“Pal’Sur: una manera diferente de mirar la Patagonia”**, sobre el estado de la política exterior argentina para el Atlántico Sur y otros temas de interés para la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. También ha grabado videos sobre la Cuestión de las Islas Malvinas y publicado artículos periodísticos destinados a difundir la misma en la sociedad civil.

### Federico Martín Gómez

Actividades realizadas durante el X Congreso de Relaciones Internacionales del IRI-UNLP 2020

Se desempeñó como moderador de los siguientes conversatorios:

- Construcciones históricas y actuales sobre las Islas Georgias e Islas Sandwich del Sur.
- Malvinas-Petróleo: Pasado, presente y futuro.
- Malvinas desde la perspectiva de género.
- Malvinas y el Atlántico Sur en escenarios post Covid y Brexit.

Presentación del libro: "A 50 años de los Acuerdos de Comunicaciones. Actores, acciones, escenarios y potencialidades"

Con motivo de cumplirse 50 años de los Acuerdos de Comunicaciones sobre Malvinas, el Departamento del Atlántico Sur junto a investigadores de la Red Federal de Estudios sobre la Cuestión Malvinas ReFEM 2065 CoFEI, desarrolló una investigación sobre el proceso de despliegue de los Acuerdos de Comunicaciones de 1971 implementados por la República Argentina y el Reino Unido de la Gran Bretaña. En el mismo se analizan una multiplicidad de dimensiones y aristas tanto políticas, diplomáticas, sociales, culturales, militares, económicas e históricas sobre la presencia del Estado Argentino en las Islas Malvinas desde 1971 a 1982. Han participado de la investigación, los siguientes autores con sus aportes para el presente libro: Mag. Gomez, Federico Martín (Compilador), Dr. Pezzano, Luciano, Mag. Mastropiero, Oscar, Lic. Quintana, Pablo, Lic. Barbosa, Mariela, Tapia, Sofia, Agésilao, Luis Ezequiel Lic. Maccari, Jazmín, Lic. Troncoso, Marcelo, Lic. Ciccone, Carlos Sebastián, Lic. Wolaniuk, Lucia, Banega Villarruel, Ana Laura, Lic. Gutiérrez Brondolo, Ignacio, Lic. Fernandes Vieira, Raphael. La presentación virtual del libro está disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=lpTeF1imFXy>

Entrega del Premio Internacional a la investigación de la Cuestión Malvinas “Alfredo Bruno Bologna 2020”. Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065: Siendo seleccionado el trabajo del autor Marcelo Javier Troncoso titulado: “¿Acaso, las Malvinas no son argentinas? Un análisis crítico sobre publicaciones cartográficas de esfera estatal y privada (2007-2019)”, el cual se agrega a nuestra presentación de este Anuario en la sección Artículos.