



Malvinas hoy. A 29 años de la guerra: visiones, realidades y proyecciones de una colonia británica en el Atlántico Sur

Federico Martín Gomez *

La realidad político-diplomática que incluye a las Islas Malvinas y sus aguas circundantes como una consolidada colonia británica en el Atlántico Sur, se posiciona frente a la República Argentina como el desafío a afrontar en la actualidad y en los años venideros con la ineludible necesidad de formular una verdadera Política de Estado, generada desde diversas esferas del Estado nacional y la sociedad en su conjunto en pos de abordar la cuestión de manera concreta y global.

Entre los días 12 y 19 de marzo, en el viaje que realicé hacia las Islas Malvinas, he podido comprobar esta idea; la misma se materializa instantánea ante diversas dimensiones y situaciones que se generan en torno a Malvinas y que pude vivenciar.

El vuelo desde Río Gallegos hasta la base militar británica en Monte Agradable, la cual lleva el nombre de Mount Pleasant, se traduce en miles de sensaciones que se inician cuando uno comienza a observar los pequeños islotes y porciones de tierra que se ven en el vuelo sobre la isla Gran Malvina y el cruce sobre la Bahía de San Carlos.

Al iniciar el arribo a Mount Pleasant, distante de dicha base, se observa desde el aire el puerto militar de Mare Harbour (en Bahía Agradable), en el cual recalán, aprovisionan y rearman los buques y submarinos nucleares de la armada británica que navegan las aguas circundantes a Malvinas, las Islas Georgias y Sandwich del Sur.

Iniciado el descenso en la base militar, la magnitud y dimensiones de la misma realmente sorprenden e impactan, ante el despliegue de tecnología de última generación perteneciente a la OTAN, cuyo principal objetivo, según el gobierno británico, es brindar seguridad a la población de las islas, una de las tantas preocupaciones de los isleños.

Visitar las islas durante una semana, poder interactuar con los isleños (en diferentes maneras y grados), y lograr entrevistarme con personas claves en

* Licenciado en Ciencia Política y Relaciones Internacionales. Maestrando en Relaciones Internacionales del IRI. Secretario e investigador del Departamento de Islas Malvinas, Antártida e Islas del Atlántico Sur e investigador del Centro de Reflexión en Política Internacional CeRPI.

la sociedad isleña, en su dimensión económica y principalmente política, ha enriquecido notablemente los logros del viaje.

Diversas sensaciones, sentimientos e ideas transcurrieron en esa semana, en la cual pude conocer nuevas aristas de la Cuestión Malvinas y profundizar otras.

El objetivo del presente artículo, más allá de exponer mis vivencias y sensaciones sobre Malvinas, se traduce en la necesidad de plantear los nuevos debates y problemas a ser abordados por toda la sociedad argentina en su conjunto y no solo por la sociedad política y/o académica, proyectando en lo posible dicho abordaje en conjunto con la región.

El arribo a Malvinas: el desafío que nos presenta Mount Pleasant

Como hemos descrito en la introducción del artículo, el arribo a Malvinas se realiza en la base militar británica en Monte Agradable.

Dicha base se halla en constante contacto satelital con las subestaciones satelitales y de radares instaladas en diversas bases de menor dimensión (pero no tecnología) en las islas, entre ellas *Mare Harbour*, *Monte Kent*, *Monte Alice* y *Byron Hydes*.

El avión, al iniciar el proceso de descenso sobre las islas, sobrevuela de manera cercana el puerto militar británico en Bahía Agradable y, acercándose a la base, revela a nuestra mirada la magnitud y dimensión del conflicto. Una base militar británica, con el potencial real de ser perteneciente a la red de bases de ultramar de la OTAN, se halla a tan solo 700 kms de nuestras costas. Con una pista principal de 2.590 metros y pistas anexas, rodeadas por antenas y radares de control aéreo, la misma tiene una proyección real que va más allá de la protección de 2000 isleños, como quieren justificar las autoridades británicas en las islas.

Iniciado el recorrido en el interior de la base, la misma cuenta con la tecnología referida a la prestación de servicios de cualquier aeropuerto civil en el resto del mundo, pero con características que la distinguen; apostado en la pista de manera constante se halla un avión Viktor VC10, que brinda el reabastecimiento para los Eurofighter Thyphoon británicos emplazados allí desde hace dos años, en reemplazo de los Tornados F3.

Vehículos militares de diverso porte resultan visibles cerca de las barracas, donde los soldados británicos con asiento en la base llevan adelante sus tareas en medio de transportes polares aptos para el clima de las islas. Continuando el recorrido es posible observar alrededor del hangar principal, visible a más de 5 kms (lo cual da idea de sus dimensiones), otras instalaciones: entre ellas el hospital militar de la base y decenas de barracas donde los militares de las fuerzas armadas británicas hallan resguardo.

Entre algunos galpones y barracas se distinguen dispositivos de detección y defensa aérea, con los característicos sistemas de armas Rapier, los

cuales, identificados como misiles tierra-aire, tienen a cargo la protección aérea de la base ante un potencial “ataque extranjero”.

Varios galpones y hangares se hallan rodeados por *buffers zone*, edificaciones rodeadas por alambres de gran altura con espacios vacíos, como pulmones de seguridad y un segundo hilado de alambrado: la existencia de estos *buffers zone* da la idea de la importancia de lo que se halla en el interior de esas edificaciones, ya que las características de los pulmones de seguridad existentes entre los alambrados indican la presencia de campos minados dentro de la misma base. Algo de suma importancia se halla en su interior o por debajo del mismo.

Continuando el recorrido hasta encontrarnos en el exterior de la base hemos podido visualizar la existencia de varias instalaciones de radar y antenas repetidoras, también instaladas en diversas zonas de las islas.

Entre algunos galpones y barracas se distinguen dispositivos de detección y defensa aérea, con los característicos sistemas de armas Rapier, los cuales, identificados como misiles tierra-aire, tienen a cargo la protección aérea de la base ante un potencial “ataque extranjero”.

El viaje desde la base de Mount Pleasant hasta Puerto Argentino

Ya en el exterior de la base nos encontramos con un camino mejorado de ripio que nos conduce, a través del sector oriental de la Isla Soledad, hacia Puerto Argentino; diversos paisajes, entre costas lejanas, montes de diversas alturas y ríos de piedras completan el viaje que dura alrededor de cuarenta minutos. La temperatura de por sí ayuda a generar toda una formulación del ambiente: un constante devenir entre cinco y diez grados se traduce en una primavera presente en pleno marzo.

Antes de llegar a Puerto Argentino nos topamos con seis generadores eólicos de energía de unos veinte metros de altura, de los cuales haremos referencia puntual al desarrollar la dimensión económica de las islas.

Al ingresar en la ciudad comenzamos a observar la clásica arquitectura de las islas: casas orientadas hacia la bahía y desplegadas a lo largo de veinte a veinticinco cuadras a lo largo de la misma y entre cinco y siete cuadras hacia arriba; su arquitectura típica las hace similares a las hallables en el continente, se mezclan con el sentido opuesto a la dirección del tránsito (se conduce por la izquierda) y señales viales típicamente británicas.

Muchos de los paisajes que atravesamos con el transporte que nos llevó, nos resultan reconocibles, y nos sitúan de inmediato frente a aquéllas que difundieron las postales que nos brindó la guerra de 1982.

Casi treinta años después del conflicto militar, mucha arquitectura en la ciudad continúa con sus características históricas, aunque renovadas o recicladas. Asimismo, un pequeño boom inmobiliario ha generado la construc-

ción hacia las afueras de la ciudad, donde no se hallan campos minados derivados de la época del conflicto, los cuales fueron saneados por las tropas británicas.

La sociedad isleña: la pérdida de la herencia colonial y la inmigración económica

Instalados en la ciudad, pudimos iniciar contacto con diversos isleños, tanto los nacidos en las islas como inmigrantes. De dichos encuentros logramos tamizar diversas ideas sobre la situación y estado de la cuestión en torno a la sociedad isleña.

Podríamos comenzar explicando que no todos los 2500 isleños habitan o viven en la ciudad; solo alrededor de 2000 viven en la misma, el resto se halla distribuido en el interior, en estancias y pequeños poblados como Darwin.

De los 2000 isleños residentes en la ciudad, encontramos un alto porcentaje de inmigrantes de diverso origen, provenientes de la isla de Santa Helena, españoles, filipinos, tailandeses y principalmente de origen chileno. Para este grupo étnico ha resultado muy útil la situación y desarrollo económico de las islas, a costa de la venta de licencias para depredar el recurso ictícola de las aguas circundantes a Malvinas. Los inmigrantes chilenos en Malvinas se dedican a tareas laborables y oficios que los mismos isleños no aceptan realizar, tareas manuales y oficios de baja calificación o mínima necesidad de instrucción.

El sistema cambiario, entre la cotización de la moneda chilena con la libra esterlina circulante en Malvinas (o su variante autóctona, la libra isleña), es favorable para la permanencia durante temporadas o de manera permanente para los mismos, lo cual explica el gran porcentaje de ciudadanos chilenos que deciden viajar y residir en Malvinas.

Pero esto tiene el costo que sufre toda sociedad que recibe altos porcentajes de inmigrantes en relación a la población británica, lo cual se traduce en la pérdida irremediable de la cultura y tradiciones anglosajonas.

Esta cuestión se observa plenamente en los niños de origen británico, los cuales adoptan costumbres y símbolos identitarios pertenecientes a otras culturas, como la música y el idioma entre las varias dimensiones que operan la conformación social de los mismos.

En relación al contacto y actitudes de los isleños hacia la gente que proviene del continente, se podría realizar una clasificación; la gente adulta, entre los veinte y treinta años, se comporta de manera diversa, varias han sido las ocasiones donde se pudo intercambiar charlas y en ellas presentar posiciones diversas. Ante la gente de mayor de edad (que son aquellos que permanecieron en las islas durante el conflicto) es donde se presentan los mayores desafíos. Son aquellos que tienen acceso al poder del sistema político-financiero-económico en las islas, o necesitan del mismo. Son los que mantienen las posiciones más duras y extremas ante la controversia de soberanía.

Asimismo, son los que propugnan y dan a conocer el discurso relacionado con el potencial proceso de autodeterminación que ellos intentan generar en el sistema internacional, el cual ha sido desoído y se contrapone a las diversas resoluciones emanadas del seno de las Naciones Unidas.

Finalmente, un grupo se presenta como el real reto desde el cual la República Argentina deberá generar políticas adecuadas y abarcadoras hacia este sector poblacional.

Son los niños y adolescentes, que se ven afectados por estos procesos globalizadores (inmigrantes y nuevo sistema económico en las islas), tanto de forma positiva como negativa. Datos que podemos aportar para reflejar el estado de situación de este núcleo poblacional posibilitarán una mejor comprensión. La tasa de graduación en la escuela (con estudios finalizados) ronda entre 5 y 10 alumnos por año; estos niveles son aprovechados para sustentar a la totalidad de los mismos, sus estudios universitarios y técnicos en el exterior, pero con el compromiso formal de retornar a las islas, para poder retribuir y contribuir al desarrollo socio-económico de las mismas. Las conclusiones en torno a la tasa de retorno son muy simples de obtener: se deben analizar los censos realizados por el gobierno británico en las islas y se observará la involución de los números y sus consecuencias en la construcción del sistema económico-financiero que las rige.

Las comunicaciones entre las islas y el mundo son frecuentes; un vuelo aéreo semanal proveniente desde el Reino Unido (en el aeropuerto de Mount Pleasant nos hicieron referencia a dos vuelos semanales) es operado en la actualidad por una aerolínea de bandera de las islas Seychelles. La comunicación aérea hacia tierras más cercanas proviene de Chile. Operados dichos vuelos por la aerolínea chilena Lan Chile, mantiene el contacto semanal los días sábados, con cuatro vuelos mensuales, de los cuales uno (el segundo sábado de cada mes) hace escala en Río Gallegos, en función de los acuerdos de 1999 entre la República Argentina y el Reino Unido. Este es el vuelo que nos transportó a las islas. Desde el año 2005, por decisión del entonces presidente Néstor Kirchner, los vuelos chárter fueron dados de baja por la intransigencia isleña y la decisión de vetar y prohibir los intentos de volar con aerolíneas de bandera argentina a las islas. Más allá de poder operar vuelos privados a las islas, dichas instancias de vuelo no se registran en la actualidad.

Las comunicaciones marítimas entre el continente y las islas son quizás las de mayor regularidad; son conocidas las condiciones en las cuales un velero de bandera argentina pudo acercarse al puerto civil de las islas, en Puerto Argentino. Otras embarcaciones, con fines comerciales, llegan desde puertos latinoamericanos, en los cuales hacen escala para reabastecerse y reabastecer a las islas, con mercaderías provenientes, por ejemplo, de Brasil.

Desde el año 2005, por decisión del entonces presidente Néstor Kirchner, los vuelos chárter fueron dados de baja por la intransigencia isleña y la decisión de vetar y prohibir los intentos de volar con aerolíneas de bandera argentina a las islas.

Realizando una descripción en torno a las comunicaciones más individuales en lugar de las sociales, los isleños cuentan con diversos sistemas de comunicaciones. Tanto servicios de internet y cable satelital como el tradicional servicio postal británico están vigentes en las islas.

El internet y el servicio de televisión satelital son operados por una empresa establecida en las islas, *Cable and Wireles*; dicha empresa ofrece estos servicios a la sociedad isleña a precios que resultan muy caros para los turistas, incluso para nosotros, traduciéndose en alrededor de cinco libras los veinte minutos de internet.

El servicio de televisión por cable satelital proporciona canales de todo el mundo con la excepción clara de Latinoamérica; realizando un recorrido por los canales se pudieron constatar varios canales europeos y de Estados Unidos. A excepción de ciertos canales deportivos que muestran fútbol argentino, los canales provenientes del continente se hallan censurados. En el vuelo hacia Malvinas, en unas planillas que cada pasajero debe llenar, se halla una declaración jurada en la cual se hace referencia a la prohibición de introducir decodificadores televisivos provenientes del continente. Como si la orden establecida desde el gobierno británico en las islas obligase a las mismas a no difundir ninguna imagen televisiva de la Argentina continental.

Los isleños, desde el final de la guerra cuentan, para su desarrollo humano, con un servicio sanitario muy similar al británico, el cual reemplazó claramente las deficiencias existentes en los tiempos previos al conflicto de 1982. Lo mismo sucede con las instalaciones escolares. Desde el jardín de infantes el establecimiento escolar ofrece un alto estándar de desarrollo, destacándose las instalaciones en el interior del colegio, como el espacio referido a la pileta de natación y su techo vidriado. Todos los niños en las islas deben asistir a clases, hasta los 16 años, durante los cuales se prepararán para asistir a la universidad.

Describir las costumbres isleñas referidas al desarrollo social de sus habitantes nos llevaría varios trabajos, tanto para ocuparnos de aquellos que viven en la ciudad, como de aquellos que habitan en el interior de las islas. Su vida social, educación, religión, progreso económico-financiero y hasta el descanso (incluidos el despliegue isleño en los cuatro bares en las islas), serán motivo de otros trabajos y artículos a preparar y desarrollar en el mediano plazo.

La organización político-administrativa de los isleños. Una colonia del siglo XIX en pleno siglo XXI

La organización político-administrativa de las islas ha sufrido una evolución luego de finalizado el conflicto de 1982; desde la concreción y obtención de derechos por parte de los isleños, vinculados a cuestiones políticas y electorales, la evolución de la conciencia relacionada con la potencial (y estimulada por diversas fuentes británicas) autodeterminación se ha propagado en toda la agenda política de las islas.

En la actualidad, el Consejo Legislativo de las islas (el cual no es reconocido por el Estado argentino como ningún otro ente gubernamental en las mismas) se halla compuesto por ocho miembros, originarios no de la ciudad sino del interior de las islas. Con la reforma de la Constitución isleña, promulgada en 1983, en el año 2009 se ha originado una mayor preeminencia de este Consejo por sobre el gobernador de las islas, el cual es nombrado por la Corona Británica. El actual gobernador es el anterior embajador británico en Basora, Irak. Con esta mayor preeminencia del consejo por sobre la figura del gobernador, éste detenta un papel más bien simbólico y relacionado con las esferas de representación externa de las islas y la defensa de las mismas, ambas dependientes del gobierno británico en el Reino Unido, funciones imposibles de adquirir por parte de los isleños en Malvinas. En caso de producirse sería en pos de iniciar un proceso de autodeterminación, contrario a la histórica posición político-diplomática argentina en relación con la soberanía de las islas y con las resoluciones de las Naciones Unidas en torno a la Cuestión Malvinas.

Las huellas argentinas: aquellas del siglo XIX, las previas al conflicto de 1982 y las dejadas por la guerra

En los diversos recorridos que pude realizar en las islas, las señales de la presencia argentina aún permanecen desafiando las acciones británicas para borrarlas.

Así, los tanques de combustible de YPF se hallan sobre la Bahía frente a Puerto Argentino, vigilando y siendo testigos mudos de la evolución de la ciudad.

Construidos en la década de 1970, en momentos de la Política de Comunicaciones, diseñada a partir del acuerdo logrado y plasmado en la declaración conjunta de 1971 entre la República Argentina y el Reino Unido, la presencia de YPF, como así también de otras empresas nacionales, respondían a las necesidades de una sociedad isleña, discriminada por los británicos y reconocida como de segunda clase y no como enclaves de verdaderos ciudadanos británicos.

Diversas zonas rurales mantienen hoy día nombres de origen español, manteniendo la toponimia, la cual se introdujo en la cultura y tradición isleña. Asimismo, diversos corrales para ganado, de arquitectura y construcción provenientes del siglo XIX, aún hoy se mantienen en pie, desafiando el deseo isleño de borrar toda presencia del continente relacionada con la Argentina.

Las últimas huellas y símbolos que los argentinos dejamos en las islas provienen del conflicto de 1982. Los montes y zonas circundantes a Puerto Argentino, donde las batallas fueron libradas en el marco del conflicto de 1982, son hoy campos en los cuales se han creado cápsulas del tiempo; en ellos, cañones, carpas, municiones, esquirlas, frascos y paquetes de víveres,

etc., se mantienen como mudos testigos de aquellos fríos y duros días de combate. En otros parajes de las islas –como Darwin–, galpones que aún hoy mantienen las siglas POW (Prisoner of War), avisan la presencia de soldados argentinos como prisioneros de guerra, bajo custodia británica en los últimos días de combate y en los días posteriores al 14 de junio, antes de ser trasladados al continente para que no sean atacados por aviones.

Varias han sido las iniciativas de ex combatientes relacionadas con estos espacios de memoria, desde la concreción de acciones para mantenerlos de esa manera, hasta la búsqueda de su reconocimiento como *campos santos*.

Asimismo, diversos monumentos (todos británicos) recuerdan en varias zonas de las islas, diversos combates y batallas de 1982.

El lugar culmine de alguna vivencia argentina se materializa en la presencia constante, desde mediados de 1983-1984, del cementerio argentino en Pradera del Ganso. El lugar se halla cercano a las localidades de Pradera del Ganso y Darwin, pero entre lomas, lo cual no permite ser visualizado sino desde una distancia muy corta. Su soledad, solemnidad y lejanía son características de este lugar, manteniéndose como la referencia de la presencia argentina. Su mantenimiento se halla bajo la administración de la Comisión de Familiares de Caídos en el Conflicto del Atlántico Sur.

Su ubicación en la isla responde a la política británica de borrar toda imagen y símbolo de la presencia argentina en las islas; se halla entre varias lomas, en una olla sumida entre las mismas, alejadas de todo caserío y señales de vida social.

El mantenimiento del cementerio fue encargado a un argentino residente en Malvinas, el cual se casó con una isleña. Sebastián Socodo, contratado por la Comisión de Familiares de Caídos, está avocado al

mantenimiento y cuidado del cementerio, pero el estado del mismo deja ciertas dudas sobre la responsabilidad asignada. Este residente en las islas brinda asesoramiento y servicios turísticos a los argentinos que desean viajar a las islas, facilitando actos burocráticos y brindando su ayuda como operador turístico.

El caso de Sebastián Socodo, como de otros argentinos que viven en Malvinas, es bastante peculiar; entrar en contacto con ellos es muy dificultoso, ya que su actitud de pasar desapercibidos en la pequeña sociedad isleña genera este comportamiento de aislamiento de otros argentinos.

Un comentario sobre la situación referida a la presencia de campos minados en las islas es necesario y posible de realizar en función de haber sido testigo de las decenas de campos minados situados a las veras de los caminos, en diversas zonas de las islas, y de haber podido entrevistar al militar a

En la actualidad y según la información brindada por el oficial militar a cargo de la base, unos 130 campos minados con un total de 15.000 artefactos (antipersonales y antivehículos) activos, se hallan distribuidos en los alrededores de Puerto Argentino y en los montes cercanos, como así también en los caseríos en el interior de la Isla Soledad.

cargo del batallón de desminado en las islas, apostado en Puerto Argentino, donde se halla el Equipo REDFIRE, el cual no solo realiza tareas de limpieza en lo concerniente a la presencia de minas sino también de material bélico sin explotar. Visitar las instalaciones que este batallón posee en la ciudad nos permitió redimensionar la situación en torno a la presencia de estos campos, y de cómo estos han modificado la vida de los isleños. En la actualidad, y según la información brindada por el oficial militar a cargo de la base, unos 130 campos minados con un total de 15.000 artefactos (antipersonales y anti-vehículos) activos, se hallan distribuidos en los alrededores de Puerto Argentino y en los montes cercanos, como así también en los caseríos ubicados en el interior de la Isla Soledad.

El desarrollo interno de las islas: su desafío y nuestras oportunidades

El desafío que hoy enfrenta el gobierno británico en las islas, desde la esfera pública, como también el de aquellas empresas que invierten fondos e impulsan el desarrollo económico de las mismas, es la ausencia de una potencial diversificación económica, más allá de la coyuntura turística y la venta de licencias de explotación ictícola. El desarrollo de la actividad petrolera, trasvasando los deseos británicos (tanto en Europa como en las islas), hoy no se proyecta más que como eso, ante lo cual la cruda actualidad, hoy plasmada por los medios, se refleja en la actividad y realidad de una de las empresas que operan en las islas, la *Desire Petroleum*.

Empresas como la *Falklands Islands Development Corporation*¹ (empresa privada que provee servicios financieros y logísticos a PyMES que deseen instalar sus actividades en las islas) explican su existencia en la necesidad que tiene el gobierno británico de diversificar su proyección económica ante las variaciones constantes en los niveles del recurso ictícola, ante la depreciación llevada adelante por empresas de origen español, filipino, tailandés y japonés, y por la siempre “potencial” situación de hallar cuencas petroleras que sean económicamente explotables.

La empresa mencionada anteriormente posee planes de desarrollo sustentable para las islas, en los cuales y de manera multietápica, se prevé el desarrollo de varias aristas económicas, entre ellas, reflotar la explotación lanar mediante diversas dimensiones, el desarrollo de nuevos circuitos turísticos, y el despliegue sustentable de recursos energéticos.

¹ El nombre británico de esta empresa es FALKLAND ISLANDS DEVELOPMENT CORPORATION. En el cuerpo principal del texto se ha optado por hacer referencia, en adelante, a la misma, como CORPORACIÓN DE DESARROLLO, ya que por cuestiones político diplomáticas y por el reclamo de soberanía sobre las islas y sus aguas circundantes por parte de la República Argentina, solo se referencia a las islas por su nombre ISLAS MALVINAS, desconociendo la toponimia británica.

Refiriéndonos a la cuestión energética y a su sustentabilidad en el largo plazo, diversas iniciativas se han desarrollado en las islas; desde el uso de hidrocarburos para el consumo eléctrico y sistemas de calefacción hasta la utilización, en algunas zonas de las islas, de ladrillos de turba.

Asimismo, los campos eólicos se despliegan a la entrada de la ciudad, dando al paisaje una configuración diferente. Seis generadores eólicos se hallan “plantados” generando energía eléctrica las 24 horas del día. Con un costo cada uno de un millón de libras (en su desarrollo y construcción), en conjunto abastecen en un 40% los desafíos energéticos que enfrenta la sociedad isleña.

En una entrevista realizada a Tim Cotter, gerente de la Corporación de Desarrollo, nos describió las actividades que esta empresa realiza y los proyectos que a futuro plantea realizar. Entre los mismos se hallan diversos proyectos en torno a la potencial explotación (ante el hallazgo) de recursos petrolíferos. El desarrollo de nuevas instalaciones portuarias en diversos puntos de las islas (tanto en Soledad como en Gran Malвина), supone una proyección económica sustentable, permitiendo un proceso de diversificación económico-poblacional que redundará en el futuro bienestar de las islas.

La utopía petrolera, así podemos describir la actual situación en las islas en torno a los hidrocarburos, es bastante compleja. El desarrollo de una oficina puntual en la estructura gubernamental isleña, orientada hacia los recursos petroleros y mineros, con una gran estructura de difusión y marketing, permite avizorar el horizonte al cual se desea llegar. Pero la realidad en los resultados de los procesos de exploración llevados adelante por empresas como *Desire*, *Falklands Gas and Oil*, *Rockhopper* y otras, demuestra la presencia de diferentes perspectivas en la actualidad.

Las comunicaciones en el interior de las islas, entre la ciudad y los establecimientos laneros y caseríos, es realizable mediante radio e internet; la comunicación vial varía en función del clima, sin tener en cuenta que la mayoría de los caminos son de ripio. Tales condiciones generan la necesidad de hallar nuevas formas de comunicación: éstas serían el desarrollo de una red de aeródromos (los cuales existen en la actualidad) con un sistema de comunicación aérea similar al existente entre ambas islas de mayor tamaño, operado por el conocido aeroplano rojo, el *FIGAS*.

Conclusiones ¿finales? Abriendo nuevas dimensiones en el abordaje de la Cuestión Malvinas

Varios son los libros y artículos académicos que han abordado las diversas dimensiones sobre la Cuestión Malvinas, desde lo político, económico, diplomático y hasta desde lo socio-cultural, tratando de hallar un camino o sendero que nos conduzca, no ya a la recuperación de la soberanía de las islas, sino al inicio del diálogo iniciado a partir de 1982.

El objetivo final del presente artículo no es éste; el objetivo es iniciar una

nueva búsqueda de aquellos disparadores que generen inquietudes sobre la realidad que sucede cotidianamente y que he podido presenciar en las islas.

Toda la experiencia vivida aquella semana en Malvinas, compartiendo e intercambiando visiones, opiniones, miradas y reflexiones con los isleños y con otros viajeros con los que he compartido el viaje, entre los cuales están los mismos miembros del CECIM La Plata, ha acrecentado mi visión sobre la temática, pero aún más mis incentivos en continuar investigando y desarrollando nuevas plataformas analíticas para abordar toda la Cuestión Malvinas, en todas sus dimensiones y variables.

Muchos interrogantes y necesidades me ocupan y seguramente no serán contestados en el corto plazo, y su análisis llevará un tiempo prolongado. Pero su presencia posibilita el debate y el desarrollo de nuevas ideas. Con seguridad una idea se ha creado en mis reflexiones; la necesidad de que este debate sea trasladado y acrecentado en la sociedad argentina, no solo en la sociedad política y en la comunidad académica; ese es el objetivo principal de este trabajo. Próximos a conmemorarse, en el año 2012, los treinta años de la finalización del conflicto del Atlántico Sur y el despliegue de treinta años de postguerra, la República Argentina debe generar una respuesta política-diplomática de Estado, es decir, una **verdadera Política de Estado y como Estado hacia la Cuestión Malvinas**, la cual debe trascender hacia toda la sociedad argentina y contemplar a la comunidad latinoamericana.

La Cuestión Malvinas, en sus diversas dimensiones y variables, debe ser estudiada, y deben hallarse nuevas y profundas vías de creación y abordaje intelectual que devengan en serias políticas de Estado y aporten respuestas totalizadoras.

Los argentinos nos debemos un real y profundo debate interno sobre Malvinas, sus causas, construcción, incongruencias y desarrollo, que conduzca a un pleno abordaje fortalecido para una eficaz expresión y defensa de nuestros intereses en el Atlántico Sur ante la comunidad internacional.

Que este debate y análisis, que deseo iniciar en la comunidad académica nacional y regional, sea el detonante de nuevas formas de aproximarnos a la Cuestión Malvinas, en busca de un faro que nos ilumine hacia el Atlántico Sur y la consecución de nuestros derechos soberanos en esta porción de nuestro territorio nacional, ante los presentes desafíos que se nos presentan y las nuevas amenazas que el Reino Unido nos plantea continuamente.

El objetivo es iniciar una nueva búsqueda de aquellos disparadores que generen inquietudes sobre la realidad que sucede cotidianamente y que he podido presenciar en las islas.

