



**ReFEM 2065**

**A 25 AÑOS DE LOS  
ACUERDOS DEL 14 DE JULIO  
DE 1999 Y LOS ESCENARIOS  
ACTUALES DE VUELOS  
A LAS ISLAS MALVINAS**

**6**

**DOSSIER DE INVESTIGACIÓN**



**Consejo Federal de  
Estudios Internacionales**  
República Argentina



**Instituto de  
Relaciones  
Internacionales**



**UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
DE LA PLATA**



Publicación de Actualización Continua, del Instituto de Relaciones Internacionales (IRI), Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Nacional de La Plata. Calle 48, Nº 582, piso 5º. La Plata, Provincia de Buenos Aires. iri@iri.edu.ar www.iri.edu.ar

Licencia creative commons

Esta publicación se realiza bajo una licencia Creative Commons CC BY-NC-ND 3.0

Datos Bibliográficos

Juana Alvarez Eiras (Producción editorial y diseño gráfico)

**A 25 años de los acuerdos del 14 de julio de 1999 y los escenarios actuales de vuelos a las Islas Malvinas**

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>4</b>
<b>REFLEXIONES EN TORNO A LA DECLARACIÓN CONJUNTA ARGENTINO-BRITÁNICA DE 1999 SOBRE VUELOS COMERCIALES REGULARES HACIA LAS ISLAS MALVINAS DESDE LA PERSPECTIVA DEL DERECHO ARGENTINO.....</b>	<b>6</b>
Carlos Sanchez Más	
<b>VOLAR O NO VOLAR. ESA ES LA CUESTIÓN. DEBATES Y CONSTRUCCIONES DOMÉSTICAS SOBRE LOS VUELOS CONTINENTALES A MALVINAS (RELOAD) .....</b>	<b>17</b>
Federico Martín Gomez	
<b>HACIA LOS ACUERDOS DE 1999. PROPUESTAS ARGENTINAS PREVIAS PARA LA SOLUCIÓN DE LA SOBERANÍA SOBRE LAS ISLAS MALVINAS EN LA DÉCADA DEL 90.</b>	<b>33</b>
Oscar Mastropierro	

## INTRODUCCIÓN

Nos complace compartir desde la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065 COFEI, la sexta edición de Dossiers denominado *A 25 años de los Acuerdos del 14 de julio de 1999 y los escenarios actuales de vuelos a las Islas Malvinas*. En el marco de los 12 años desde la creación de nuestra Red, este dossier reafirma nuestro compromiso y crecimiento con la producción académica rigurosa, la pluralidad de perspectivas y la promoción de un enfoque federal sobre la Cuestión Malvinas.

En este número especial en conmemoración a los 25 años de la reanudación de vuelos desde la Argentina continental hacia la Argentina insular, se reúnen ensayos y reflexiones de investigadores y académicos de distintas regiones del país, prosiguiendo con una de las fuertes premisas que sostenemos: Malvinas se escribe desde norte a sur y desde este a oeste de nuestro país. Nuestros investigadores Mg. Federico Martín Gomez, Mg Oscar Mastropiero y Ab. Carlos Sánchez Más abordan la Cuestión Malvinas desde perspectivas históricas, diplomáticas, geográficas, políticas y culturales. Es a través de este trabajo colectivo que buscamos no solo contribuir al debate académico, sino también fomentar un espacio de encuentro y diálogo en el que la sociedad pueda profundizar su comprensión sobre los desafíos y oportunidades que implica la soberanía argentina en las islas.

Así, el sexto dossier de la ReFEM 2065 está compuesto por tres trabajos académicos. En orden de lectura, en primer término, el Mag Federico Gomez presenta su trabajo denominado *Volar o no volar. Esa es la cuestión (Reload). Debates y construcciones domésticas sobre los vuelos continentales a Malvinas*. En su artículo, el autor actualiza un proceso intelectual realizado en el año 2019 con motivo de la inauguración de los viajes a Malvinas con escala previa en el aeropuerto de Pajas Blancas, Provincia de Córdoba. La importancia de este artículo radica en la necesidad de discutir los actuales escenarios de potencial reanudación de los mismos, ante la Declaración Mondino-Lammy. Por ende, el autor buscará abordar los diversos escenarios que se gestaron ante el eje de “vuelos a Malvinas” desde sus antecedentes en la década de 1970, tomando el quiebre de paradigma de los 90`s y proyectando el análisis hasta nuestros días. Con ello busca visibilizar los diversos actores que estuvieron involucrados, posiciones asumidas y adoptadas, acciones materializadas y los resultados obtenidos en pos de reflexionar sobre los actuales escenarios y sus potencialidades, tanto positivas como negativas en el escenario Malvinas.

En segundo término, el Mag. Oscar Mastropiero exhibe su trabajo denominado *Hacia los acuerdos de 1999. Propuestas argentinas previas para la solución de la soberanía sobre las Islas Malvinas en la década del 90*. Allí el autor aborda las diversas y múltiples propuestas de solución a la controversia soberana existente sobre Malvinas, durante la década del `90 y la resultante hacia la Declaración de 1999 sobre vuelos desde la Argentina continental a la Argentina insular.

Por último, el Abg. Carlos Sánchez Más trae a colación un ensayo denominado *Reflexiones en torno a la Declaración Conjunta argentino-británica de 1999 sobre vuelos comerciales regulares hacia las Islas Malvinas desde la perspectiva del Derecho argentino*. Mediante este ensayo se realizan aportes acerca de aspectos jurídicos de la Declaración Conjunta de 1999 entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña sobre vuelos comerciales regulares hacia las Islas Malvinas, teniendo en cuenta los objetivos y medios del Derecho Constitucional y las normas y principios del Derecho Aeronáutico. En este trabajo, Sánchez Mas elabora conclusiones que procuran mostrar los medios jurídicamente compatibles con las normas aplicables.

Con la publicación de este sexto dossier, reafirmamos nuestro compromiso con el desarrollo de un enfoque académico plural, riguroso y profundamente federal sobre la Cuestión Malvinas. En cada edición, buscamos no solo contribuir al debate especializado, sino también tender puentes entre la comunidad académica y la sociedad en su conjunto, fomentando una comprensión crítica y colectiva de los desafíos que plantea la soberanía sobre las Islas Malvinas. El 25º aniversario de los Acuerdos del 14 de julio de 1999 constituye una oportunidad para reflexionar sobre los avances logrados y las cuestiones pendientes en nuestra agenda nacional. Desde la ReFEM 2065 COFEI, reiteramos nuestro compromiso de continuar promoviendo un diálogo amplio e inclusivo, que, desde cada rincón del país, enriquezca nuestra memoria y fortalezca nuestra identidad soberana. Agradecemos a los autores que, con sus aportes, consolidan este espacio como un referente académico de alcance federal, y a quienes desde diversos sectores continúan apoyando nuestra labor. Los y las invitamos a participar activamente de nuestras iniciativas, con el convencimiento de que la construcción de un futuro soberano requiere del esfuerzo colectivo y la producción constante de conocimiento.

**Lic. Marcelo Javier Troncoso**

Secretario de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas (ReFEM 2065 COFEI)

# REFLEXIONES EN TORNO A LA DECLARACIÓN CONJUNTA ARGENTINO-BRITÁNICA DE 1999 SOBRE VUELOS COMERCIALES REGULARES HACIA LAS ISLAS MALVINAS DESDE LA PERSPECTIVA DEL DERECHO ARGENTINO

## THINKING ON THE 1999 ARGENTINE-BRITISH JOINT STATEMENT ON REGULAR COMMERCIAL FLIGHTS TO THE MALVINAS ISLANDS FROM THE PERSPECTIVE OF ARGENTINE LAW

CARLOS SANCHEZ MÁS<sup>1</sup>

**Resumen:** Mediante este ensayo se realizan aportes acerca de aspectos jurídicos de la Declaración Conjunta de 1999 entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña sobre vuelos comerciales regulares hacia las Islas Malvinas, teniendo en cuenta los objetivos y medios del Derecho Constitucional y las normas y principios del Derecho Aeronáutico. Se elaboran conclusiones que procuran mostrar los medios jurídicamente compatibles con las normas aplicables. **Palabras clave:** Islas Malvinas; Derecho Argentino; servicios aéreos civiles; Declaración Conjunta de 1999; integridad territorial; soberanía.

**Abstract:** This paper reflects on legal aspects of the 1999 Joint Declaration between the Argentine Republic and the United Kingdom of Great Britain on scheduled commercial flights to the Malvinas Islands, taking into account the objectives and means of constitutional law and the rules and principles of aeronautical law. Conclusions are drawn showing the means legally compatible with the applicable rules.

**Key words:** Malvinas Islands; Argentine law; civil air services; Joint Statement of 1999; territorial integrity; sovereignty.

---

<sup>1</sup> Abogado (Universidad Nacional de San Juan) Miembro de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas (ReFEM 2065 - CoFEI). Director del Instituto de la Cuestión Malvinas del Foro de Abogados de San Juan

## I. INTRODUCCIÓN

Las normas jurídicas pretenden ordenar aspectos de la conducta humana, sea en las relaciones interpersonales o respecto de la sociedad toda, refiriéndose al individuo, a las asociaciones intermedias que las personas crean para el desarrollo de sus fines o al Estado en su relación con otros sujetos, incluidos los sujetos del Derecho Internacional. Tales normas poseen objetivos propios y vocación de adaptarse a un orden jerárquico normativo que tiene por finalidad mantener incólumes los principios que la sociedad considera fundamentales de su ser Nación. Tales principios estar referidos en la Constitución de cada Estado. Además deben citarse los principios fundamentales de la humanidad que no están escritos y la preceden.

La Declaración Conjunta argentino-británica de vuelos regulares hacia las Islas Malvinas de 1999 (La Declaración) es una norma de derecho internacional que se incardina en el conflicto de soberanía pendiente de solución entre la República Argentina y el Reino Unido. Rige un aspecto de las relaciones entre los dos Estados mencionados en el marco de dicho conflicto de soberanía. Su naturaleza es la de un Tratado Internacional, según la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados. Es necesario que sus objetivos y medios estén en consonancia con aquellos principios fundamentales del orden jurídico, particularmente, en lo que hace al Derecho argentino, a la Disposición Transitoria Primera de la Constitución Nacional.

Esa norma constitucional expresa el modo en que el Estado argentino entiende la Cuestión de las Islas Malvinas y su doctrina sirve de base y guía para llevar adelante las negociaciones que se entablen y para entender la interpretación que debe darse a la voluntad argentina frente a la contraparte británica al momento de negociar un acuerdo internacional referido al conflicto de soberanía. Dado que la Cuestión de las Islas Malvinas es una política de Estado y la Disposición Transitoria Primera expresa principio de derecho público constitucional, debe ser considerada como una norma de importancia fundamental de derecho interno en el sentido que lo expresa la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados.

En otro estrato de la estructura jurídica, el Código Aeronáutico Argentino expresa normas y principios fundamentales de la actividad aerocomercial, en el marco del derecho argentino como unidad, teniendo como eje el principio de soberanía y la integridad territorial de la Nación. Este cuerpo normativo debe considerarse para no ser alterado inconvenientemente por acuerdos internacionales, tal es la Declaración.

La conexión aérea entre las Islas Malvinas y el resto del territorio continental e insular argentinos posee la doble virtud de lograr el desarrollo de los habitantes de las Islas y posibilitar que la República Argentina realice actos concretos con el objetivo de reasumir el ejercicio pleno de la soberanía. Aunque, en el marco de los Acuerdos de Madrid y la Declaración, tales actos no serían jurídicamente clasificados como soberanos debido a que su ejercicio se realiza bajo la fórmula de “paraguas de soberanía”.

La Declaración es un instrumento útil pero como toda norma jurídica debe perfeccionarse para cumplir los objetivos constitucionales de la Nación en relación a la “Cuestión de las Islas Malvinas”. Debido a que surge de la negociación de dos Estados con intereses contrapuestos es menester que la parte argentina incluya los postulados fundamentales de nuestro derecho en protección y promoción de los intereses del país. En tal sentido una norma jurídica puede estar estructurada con una técnica que le permita cumplir plenamente tales objetivos o redactada en términos que dificulte la consecución de los fines superiores, en cuyo caso deberá modificarse convenientemente.

## II. NATURALEZA JURÍDICA DE LA DECLARACIÓN

La falta de intervención del Congreso de la Nación según el trámite constitucional ordinario podría hacer pensar que la Declaración no posee entidad de Tratado internacional. Sin embargo coincide con el concepto de "Tratado" de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, aprobada por Ley 19.865, publicada en el Boletín Oficial el 11 de enero de 1973 y vigente desde el 27 de enero de 1980.

En efecto, el artículo 2° de la Convención de Viena, acerca de los términos empleados por ella, establece que: *1. Para los efectos de la presente Convención: a) Se entiende por "tratado" un acuerdo internacional celebrado por escrito entre los Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular.*

Debido a que, según establece el artículo 75, inciso 22 de la Constitución Nacional, los Tratados Internacionales tienen jerarquía superior a las leyes el Gobierno Federal debe ser muy cauteloso al momento de concertar acuerdos sobre cuestiones asociadas al conflicto de soberanía. Esta cautela debe cuidar de no vulnerar las normas de fuente interna, particularmente los principios de derecho público constitucional que regulan el modo de entender el conflicto de soberanía, los objetivos de la Nación a su respecto y la postura general adoptada.

Ante todo, los tratados con el Reino Unido relacionados directa e indirectamente con la Cuestión de las Islas Malvinas deben buscar, posibilitar y facilitar la concreción de la integridad territorial de la Nación Argentina. Es decir, es conveniente realizar todos los esfuerzos para mantener la conexión aérea entre las Islas Malvinas y una o más ciudades del resto del territorio nacional, sin descuidar el logro de aquella meta. En tal sentido las negociaciones deben expresar claramente la intención argentina de concretar los medios y objetivos consagrados en la Disposición Transitoria Primera de la Constitución Nacional. De ese modo se resguardan las consecuencias de crear una norma de jerarquía superior y, por otro lado, el interlocutor del acuerdo puede conocer claramente cuáles son las intenciones de la contra parte argentina.

Todas las cautelas, compromisos, garantías y salvaguardias que sean necesarias, oportunas y posibles, sin perjuicio de los objetivos y medios constitucionales a los que está sujeto el Gobierno Federal, deben ser monitoreados por el sistema internacional de la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.). De esta manera los compromisos asumidos por las partes pueden estar bajo la revisión y guía de dicha organización en procura de la solución del diferendo y el logro de la paz internacional. Esto es así pues la Declaración misma no puede escindirse del proceso de descolonización llevado adelante por la O.N.U. dado que ambas partes en el conflicto de soberanía consintieron someterlo a dicha organización y el mandato constitucional obliga al Gobierno Federal al cumplimiento del Derecho Internacional. Además, las Resoluciones de la Asamblea General y del Comité de Descolonización referidas a la "Cuestión de las Islas Malvinas" instan a las partes a informar al organismo los avances en la negociación.

## III. LAS CLÁUSULAS DE LA DECLARACIÓN

Las cláusulas estipuladas en cuanto a la conexión aérea son las siguientes:

## a. ACCESO Y SERVICIOS AÉREOS

- 1. Los ciudadanos argentinos podrán visitar las Islas Malvinas, con sus propios pasaportes. Esta disposición se aplica de manera igual a los ciudadanos argentinos que viajan por aire o por mar.*
- 2. Dar pleno apoyo a la reanudación inmediata de servicios aéreos civiles regulares directos entre Chile y las Islas Malvinas operados por Lan Chile o cualquier otra aerolínea que acuerden las Partes. Desde el 16 de octubre de 1999 estos servicios incluirán escalas en el territorio continental argentino, donde podrán embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo.*
- 3. Expresar satisfacción con la posibilidad de vuelos entre las Islas Malvinas y terceros países con la opción, desde el 16 de octubre de 1999, de realizar escalas en el territorio continental argentino.*

Aunque el punto 1 parece establecer un “permiso”, más bien debe interpretarse como un “convenio” o “transacción”, en virtud del contexto (el acuerdo bilateral) y el principio que rige el acuerdo (“paraguas de soberanía”). Desde el punto de vista del Derecho argentino no es coherente pues se comprende que los ciudadanos argentinos pueden visitar cualquier lugar del territorio nacional, salvo prohibición legal reglamentaria, conforme con la Constitución Nacional, artículo 14. En tal sentido sería preferible la expresión “visitarán”, o bien: “tendrán pleno derecho a visitar” a la expresión utilizada, “podrán visitar” (“will be able to visit”, del texto facsimilar en idioma inglés). Así mismo, la alusión a un documento especial homologado por autoridad competente argentina o por la Organización de Naciones Unidas, que aluda a la existencia del conflicto de soberanía o una fórmula por el estilo, sería preferible a “pasaporte válido”.

El punto 2 expresa el objeto medular del acuerdo en cuanto al tema aeronáutico cual es establecer una conexión aérea entre las Islas Malvinas y la República de Chile, con escala en la ciudad de Rio Gallegos, en donde se “podrá desembarcar pasajeros y carga”. Se debe pensar que nuestro país negoció y acordó este punto teniendo por guía las pautas vinculantes de la Disposición Transitoria Primera de la Constitución Nacional. Una de ellas es el objetivo de la recuperación territorial y el ejercicio pleno de soberanía.

Tras 25 años de aplicación de la Declaración puede afirmarse que tal norma jurídica no ha demostrado ser eficiente para lograr tal objetivo, en efecto, en ese lapso temporal no hubo ningún avance en el logro de la integridad territorial argentina basado en ella. Por ello cabría considerar la inconstitucional de la Declaración pues sería inconducente en relación a la norma constitucional: sin ser contraria al mandato constitucional tampoco conduciría a su finalidad explícita.

El punto 3 estableció que las partes “expresaban satisfacción” por la posibilidad de ampliar las rutas aéreas hacia las Islas Malvinas desde terceros países. El uso de tal frase no debe interpretarse como un compromiso sino más bien como una mera posibilidad con la que las partes expresan beneplácito. Para esta ampliación se acuerda el mismo sistema que el contemplado en el párrafo 2, es decir, considerando al territorio continental argentino para la realización de una escala comercial.

## IV. APLICACIÓN DEL PUNTO 3 DE LA DECLARACIÓN: VUELOS DESDE SAN PABLO (REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL) CON ESCALA COMERCIAL

## EN CÓRDOBA (REPÚBLICA ARGENTINA) HACIA ISLAS MALVINAS (REPÚBLICA ARGENTINA)

La ampliación de la ruta aérea, en concordancia con el punto 3 de la Declaración, se realizó a partir del año 2018 a instancias del llamado “Comunicado Conjunto Foradori - Duncan” del 13 de septiembre de 2016, cuya cancelación por parte del Gobierno argentino se comunicó en 2023 al Gobierno británico.

Expresa ROMERO (2020, pág. 281) que esta nueva ruta aérea fue cuestionada por cuatro motivos: otorgaba considerables ventajas económicas a los isleños sin avanzar, aun mínimamente, en la cuestión de soberanía; el vuelo no partía del territorio continental argentino sino que solo realizaba una escala en él; se excluía a la empresa “Aerolíneas Argentinas” como operadora sin razón alguna; los funcionarios argentinos actuantes gestionaron que terceros países posibilitaran este vuelo cediendo demasiado, sin una contraprestación.

Posteriormente la inconveniencia fue interpretada también por las autoridades de aplicación argentinas y se propusieron medios superadores de llevar adelante los objetivos de la Declaración. En febrero de 2023 DIARIO DE CUYO (2023) con fuente en la otrora Agencia Estatal TELAM informó que

*“el Gobierno argentino insiste en su propuesta de restablecimiento de un vuelo directo, entre las islas y el territorio continental; y ofrece para ello una frecuencia semanal con la línea de bandera nacional, tal cual ocurría antes del conflicto bélico.*

*Al mismo tiempo fundamenta su decisión de dejar sin efecto el vuelo entre San Pablo y las Malvinas, con una escala mensual en Córdoba, en que “es fuertemente” cuestionado por amplios sectores de la sociedad argentina y que además había sido unilateralmente suspendido por el Reino Unido por un lapso que excedió ampliamente a la pandemia” (la negrita es propia).*

Si la Declaración ha podido interpretarse por la contraparte británica como de posible suspensión unilateral e inconsulta y sin plazo de restablecimiento debe concluirse que dicho acuerdo no respeta la igualdad soberana de los Estados, principio incluido en el preámbulo de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados y de fundamental consideración para lograr compromisos entre Estados en igualdad de condiciones. En efecto, el Diario LA NACIÓN (2022) informó que en el contexto de la epidemia por covid-19, “la única forma de entrar o salir del archipiélago es, previa autorización especial, a través de la base militar de Brize Norton, en las afueras de Oxford, Reino Unido, con una escala para recargar combustible en Dakar, Senegal”.

El ofrecimiento de lograr la conexión aérea de las Islas Malvinas mediante vuelos directos desde el territorio continental argentino mediante la empresa “Aerolíneas Argentinas” o la aerolínea nacional de fomento “LADE” parece ser un modo legalmente idóneo para lograr los cometidos constitucionales, en tanto posibilita coadyuvar al desarrollo económico y cultural de los habitantes de las islas, cumpliendo con el Derecho Internacional y respetando los intereses y modo de vida de aquellos.

La reanudación de la ruta aérea entre San Pablo e Islas Malvinas con escala comercial en Córdoba se reanudó mediante un nuevo acuerdo formalizado por los ministros Mondino, por Argentina, y Lammy, por el Reino Unido, según comunicó el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto (2024) mediante la Información para la prensa N° 470/2024. Desde el punto de vista jurídico, dicho acuerdo es pasible de las mismas críticas con que fuera adjetivado su predecesor, a saber: las concesiones que nuestro país otorga y los medios utilizados no se coligen con los medios y objetivos constitucionales, según surge de la interpretación del artículo 27, la Disposición Transitoria Primera y la jurisprudencia concordante de la Corte

Suprema de Justicia de la Nación (“Fibraca Constructora SCA c/ Comisión Técnica Mixta de Salto Grande”; Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto s/ informe sentencia dictada en el caso 'Fontevecchia y D'Amico vs. Argentina' por la Corte Interamericana de Derechos Humanos”, entre otros).

## V. INCIDENCIA DEL DERECHO AERONÁUTICO

El Derecho Aeronáutico argentino, como el conjunto de principios y normas de derecho público y privado, nacional e internacional que regulan las instituciones y relaciones jurídicas originadas por la aeronavegación o modificadas por esta (ROJAS CLARÍA, Facundo; GIACCAGLI, Daniel; MONTES, Dante, 2021, pág. 103), debe considerarse al momento de interpretar la aplicación de la Declaración, sin perjuicio de la jerarquía normativa apuntada anteriormente.

Un acuerdo internacional ratificado, sea por procedimiento ordinario o por trámite simplificado, ingresará al cuerpo de normas de la Nación con la jerarquía que le es propia, por ello sus estipulaciones deben pensarse y su negociación realizarse cuidando la unidad del ordenamiento jurídico interno a fin de no contrariar las finalidades de las normas implicadas, especialmente las fundamentales.

Uno de los principios fundamentales del Derecho Aeronáutico es el de soberanía. En tal sentido el Código Aeronáutico (Ley 17.285), establece en su artículo 1, modificado por el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 70/2023:

*“Este Código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, su mar territorial y aguas adyacentes y el espacio aéreo que los cubre.*

*El ámbito de aplicación de este Código se extiende asimismo a todos aquellos espacios en los que la República Argentina ejerza jurisdicción y/o derechos de soberanía, conforme a y en cumplimiento de los tratados internacionales de los que es parte.*

*A reserva de los tratados internacionales vigentes para la República, la Argentina tiene soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, su mar territorial y sus aguas adyacentes. El ámbito espacial aéreo mencionado en el presente y en los párrafos precedentes se denomina en adelante “espacio aéreo argentino”.*

Es claro que el “espacio aéreo argentino” incluye el área suprayacente a los territorios marítimos e insulares del Atlántico Sur bajo disputa de soberanía. Ello es así pues el ejercicio de jurisdicción y soberanía es efectivamente ejercido en tales territorios mediante, por ejemplo, leyes que imponen condiciones y sanciones, en caso de incumplimiento, para el desarrollo de determinadas actividades, tal es el caso de la ley 26.659 sobre condiciones para la exploración y explotación de hidrocarburos en la plataforma continental argentina.

El cumplimiento de este principio ha sido obstaculizado por la especial situación política que posee la “Cuestión de las Islas Malvinas”. En efecto, uno de los caracteres del Derecho Aeronáutico es el de su “politicidad” (ROJAS CLARÍA, Facundo.; GIACCAGLI, Daniel.; MONTES, Dante, pág. 106). Aunque ello es discutido, se observa como dato de la realidad la inclinación de modelar regímenes tarifarios y otorgar rutas aéreas en relación a los intereses políticos de la Nación: es el caso Malvinas. En efecto, FOLCHI, Mario, (2011) observa:

*“No se trata, desde luego, de fundar la politicidad del Derecho aeronáutico en las diversas posiciones que pueden tener los partidos políticos en un determinado país, sino en que la actividad aeronáutica, por su esencial internacionalidad, se halla claramente influida por la política de las relaciones internacionales y en las decisiones macroeconómicas de los*

*distintos Estados. (...) La Argentina, a raíz de la guerra de las Islas Malvinas, suspendió los vuelos de las empresas aéreas europeas cuyos Estados, en esa oportunidad, estuvieron de acuerdo con la posición inglesa”.*

Se debe afirmar la vocación de la norma aeronáutica como medio jurídico idóneo para afirmar soberanía y lograr el paradigma de la integridad territorial argentina, en coherencia con las normas constitucionales y la conducta regular y persistente demostrada por la República Argentina desde el inicio del conflicto de soberanía. En tal sentido debe afirmarse que el carácter de “politicidad” de Derecho Aeronáutico debe también acaecer en favor de la posición asumida por nuestro país y en coherencia con nuestro sistema jurídico, incluidas las normas del fuente internacional.

La Declaración debe entenderse en el marco del artículo 3 del Código Aeronáutico como un instrumento destinado a regular el movimiento seguro y ordenado de aeronaves, en el marco del principio de libertad de circulación aérea, *“que comprende la libertad del despegue, de la circulación y del aterrizaje en el territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre”* (BALIÁN, Eduardo, pág. 38). Este principio fundamental de la aviación civil puede ser limitado por razones de interés superior como el principio de soberanía de los Estados (artículo 1 del Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944). En tal sentido BALIAN, Eduardo (pág. 39) recuerda que

*“cuando por las leyes o por un acto de gobierno se restringen el sobrevuelo sobre ciertas zonas, o por determinado tiempo, se hace por razones de defensa, **seguridad u otras que sean atendibles y de suficiente entidad justificativa de la limitación.** Las normas de circulación aérea deben evitar que la reglamentación importe menoscabo del ejercicio del derecho a la libre circulación que se pretende reglamentar (art. 28, Const. Nacional)”* (la negrita es propia).

Todo ello indica que la aplicación unitaria del Derecho argentino precisa que las negociaciones que se realicen para propender la conexión aérea desde y hacia los territorios en disputa de soberanía arriben a concretar instrumentos jurídicos que permitan cumplir los lineamientos de la legislación constitucional y aeronáutica nacional, prescindiendo de toda ficción jurídica. Ello implica crear e interpretar las normas entendiendo que el espacio aéreo de las Islas Malvinas es “espacio aéreo argentino”. Como ejemplo de ello se puede citar, en materia impositiva, la Resolución General N° 5286/2022 de la ex A.F.I.P. (Administración Federal de Ingresos Públicos) hoy A.R.C.A. (Agencia de Recaudación y Control Aduanero) o en materia de protección del patrimonio cultural la Ley 23.610 que declara “Lugar Histórico Nacional” a Puerto de la Soledad en Isla Soledad y el Decreto N° 2131/2008 que hace lo propio con el cementerio de los soldados caídos en la guerra de Malvinas de 1982, ubicado en Darwin, Isla Soledad.

El Código Aeronáutico, Ley N° 17.285, sufrió profundas modificaciones introducidas por el Decreto de Necesidad y Urgencia del Poder Ejecutivo Nacional N° 70/2023. Entre las modificaciones operadas se propició una mayor aplicación del principio de libertad del aire. Ello se aprecia en el actual artículo 97, en tanto no cuenta ya con el párrafo que prohibía a las empresas aéreas extranjeras operar vuelos de cabotaje salvo autorización del Poder Ejecutivo. De todos modos no se ha eliminado recurrir al principio de reciprocidad, a las autorizaciones pertinentes y a los *“Acuerdos internacionales de los que la Nación Argentina sea parte”*, según expresa la norma. Esta liberalización puede ser beneficioso para diversificar las opciones aéreas hacia y desde las islas Malvinas, siempre en el marco del Derecho aplicable.

Finalmente debe mencionarse que según el Artículo 2 del Código Aeronáutico (Ley 17.285) los tratados internacionales coadyuvan con las normas de fuente interna para resolver problemáticas relacionadas o asociadas al transporte aéreo civil, corresponde repetir que aquellos deben ser negociados y ratificados en condiciones que respeten los fines y la unidad del Derecho argentino. Así, la norma establece:

*“Si una cuestión no estuviese prevista en esta Ley **ni en los tratados internacionales de los que la República Argentina es parte** o en las leyes y reglamentos complementarios, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común”* (la negrita es propia).

## VI. LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA: OBLIGATORIEDAD Y CONSECUENCIAS DE SU APLICACIÓN

El valor jurídico que cabe entender respecto de la Disposición Transitoria Primera es el de una norma de rango constitucional, vinculante y de igual valor que otras normas de la misma naturaleza. Como tal, obliga al Gobierno Federal a entablar negociaciones y concertar Tratados internacionales según sus lineamientos. Igualmente obliga a las provincias en relación a la facultad reconocida en el artículo 126 de la Constitución Nacional. Esto último debido a un doble standard: las provincias no deben acordar convenios internacionales que estén en pugna con la política exterior de la Nación ni con las normas y principios constitucionales.

La obligatoriedad de la Disposición Transitoria Primera no puede seriamente ponerse en duda. BIDART CAMPOS, Germán (2001) afirma que “hemos de recalcar que tales cláusulas, que en todo caso, aluden a nociones de temporalidad, forman parte de la constitución y tienen su mismo rango, su misma fuerza, su misma obligatoriedad, su misma vinculatoriedad. No se hallan en un plano inferior, ni más débil que el resto del articulado”. La temporalidad hace referencia, en todo caso, a que están referidas a un objeto cuyo cumplimiento agotará la función de la norma, no a la jerarquía de la norma.

La norma constitucional acerca de la soberanía argentina sobre los archipiélagos del Atlántico Sur podría haberse incluido en otra parte de la Constitución Nacional a modo de declaración de principios sin incluir deberes para las autoridades constitucionales. Pero al incluirla como “disposición transitoria” se dotó a la norma de dinamismo y finalidad concreta, porque interpela e insta al Gobierno Federal a trabajar activamente para su concreción, según los lineamientos que la misma norma establece y en miras de un resultado concreto y vinculante: la integridad territorial argentina.

Las chances o ventajas que la Argentina pierda o la dificultad en mantener mejores posiciones en otros temas en sus relaciones con otros sujetos del Derecho Internacional, por aplicar íntegramente la Disposición Transitoria Primera son aspectos extra jurídicos. Sin desconocerlos, pues el Derecho rige la realidad, no deben influir *contra legem*. En efecto, el mantenimiento de la posición argentina tendrá un costo, como afirma DEL CASTILLO, Lilian. (2012, pág. 142)

*“la Cuestión de las Islas Malvinas ofrece como denominador común que la ecuación del Reino Unido privilegia la posesión de las Islas Malvinas, los demás archipiélagos australes y sus espacios marítimos circundantes por sobre la relación bilateral con Argentina (...) En lo que se refiere a Argentina su ecuación privilegia asumir el elevado costo de mantener el reclamo, gravoso siempre, un siglo tras otro. En 1833 un costo desproporcionado para*

*un país recientemente emancipado y, siempre, una dificultad en la relación con los países hegemónicos de la comunidad internacional”.*

La política exterior argentina ha sido consciente de ello desde antaño. Así, BOLOGNA, Alfredo (1989, pág. 148) cita la respuesta del 20 de enero de 1888 del Ministro de Relaciones Exteriores argentino Quirno Costa a su contraparte británica por la intransigencia de avanzar en las negociaciones por la cuestión de soberanía:

*“...que hoy como antes el gobierno argentino **mantiene su protesta** respecto a la ilegítima ocupación de las islas Malvinas, que **no abandona ni abandonará sus derechos** a esos territorios y que **en todo tiempo, hasta que le sea hecha justicia, los considerará como parte integrante del dominio de la República Argentina**, fundado en la prioridad del descubrimiento, en la prioridad de la ocupación, en la posesión iniciada y ejercida, en el reconocimiento tácito y explícito y en la adquisición por tratado de esos títulos que pertenecían a España”* (la negrita es propia).

La expresión “*en todo tiempo, hasta que le sea hecha justicia, los considerará como parte integrante del dominio de la República Argentina*” puede interpretarse como la intención de Gobierno de dictar normas jurídicas, actos administrativos y de gobierno en consecuencia a la postura adoptada y coincidente con el principio de unidad del Derecho. Es lo que se ha hecho con una gran cantidad de normas de fuente interna relativas a pesca, hidrocarburos, educación, espacios marítimos, protección del ambiente marino, impuestos, tráfico marítimo, etc. Como se ha expresado, la Declaración debería acusar una redacción que respete esos términos.

Modernamente SIMONOFF, Alejandro (2022), ha observado la asimetría entre ambos Estados en la disputa de soberanía. Ello no debe llevar a relajar o renunciar a los objetivos constitucionales sino a buscar medios oportunos e idóneos para su consecución. Así, el autor citado advierte que las estrategias basadas en “*una alianza con otros países periféricos que acompañaban y ayudaban a legitimar el reclamo en diversos tipos de foros y (...) compensaba la asimetría inicial desde donde se negocia con la potencia ocupante del territorio argentino*”. Contrariamente “*el acercamiento a los principales repartidores del régimen internacional llevó a derivar la negociación hacia otro tipo de cuestiones que alejaban al país de la discusión de fondo*” (SIMONOFF, Alejandro, 2022).

Finalmente debe recalcar que el valor de esta norma constitucional se respalda en representar una política de Estado regular y consistente. Así, CASTIGLIONE Franco y LAWLER, Diego (2022) expresan que

*“aquí tenemos un contenido de la política exterior como política de Estado, donde el consenso, explicitado, se ha trasladado a la letra del marco jurídico básico que organiza un país. Por tanto es un mandato de todas las administraciones políticas del Estado argentino, puesto que forma parte del interés nacional, reiterar constantemente ante los organismos internacionales, regionales y la comunidad en general, el llamado al Reino Unido a reasumir las negociaciones de soberanía (...)”.*

## VII. CONCLUSIONES

- 1) En cuanto a sus objetivos, la Declaración puede considerarse positiva en tanto la conexión aérea constituye un progreso para la economía isleña, lo cual forma parte de las obligaciones legales del Gobierno Federal argentino, según el mandato constitucional.

- 2) En cuanto a sus resultados, la Declaración puede considerarse negativa en tanto es una norma jurídica ineficiente por no haber mostrado resultados para concretar los objetivos de la norma constitucional contenida en la Disposición Transitoria Primera de la Constitución Nacional.
- 3) Es necesario interpretar la Declaración o negociar modificaciones a la misma, en consonancia con la Disposición Transitoria Primera de la Constitución Nacional y los principios del Derecho Aeronáutico argentino.
- 4) La opción de un vuelo directo desde el continente hacia Islas Malvinas y la operación del mismo por la empresa “Aerolíneas Argentinas” o la aerolínea nacional de fomento “LADE”, son medios idóneos y jurídicamente coherentes a fin de cumplir el mandato constitucional.
- 5) Las soluciones sugeridas y/o aplicadas a la conexión aérea entre las Islas y el continente deben ser informados y puestos a consideración de la Organización de Naciones Unidas, a través de su Comité de Descolonización a fin de cumplir con el deber de información contenido en la Resolución 2065 (XX) de la Asamblea General de la O.N.U.

## VIII. BIBLIOGRAFÍA.

- BALIAN, Eduardo (2013). “Código Aeronáutico”. Buenos Aires. Editorial Astrea.
- BIDART CAMPOS, Germán (2002) “Manual de la Constitución Reformada”, Tomo I. Buenos Aires. Editorial: Ediar.
- BOLOGNA, Alfredo (1989) “Los derechos de la República Argentina sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur (San Pedro) y Sandwich del Sur”. Buenos Aires. Editorial: Ediar.
- CASTIGLIONE, Franco; LAWLER, Diego (2022). “Buenos vecinos. La disputa limítrofe sobre la Laguna del Desierto. Conversaciones con Susana Ruiz Cerruti”. Buenos Aires. Editorial: Eudeba.
- DEL CASTILLO, Lilian (2012). “El Derecho Internacional en la Práctica Argentina”. Buenos Aires. Editorial Errepar.
- DIARIO DE CUYO (2023; publicado: 4-2-2023, San Juan, Argentina). “Malvinas: la cancelación del vuelo desde San Pablo y la propuesta de restaurar la ruta directa”. Disponible en: <https://www.diariodecuyo.com.ar/argentina/Malvinas-la-cancelacion-del-vuelo-desde-San-Pablo-y-la-propuesta-de-restaurar-la-ruta-directa-20230204-0026.html>
- FLOCHI, Mario (2011). “Caracteres del Derecho Aeronáutico”. I J Editores. Fondo Editorial. Disponible en: [https://ar.ijeditores.com/pop.php?option=articulo&Hash=e89b2e9a45fed39c8306b4b2caa1f88b&from\\_section=relacionados](https://ar.ijeditores.com/pop.php?option=articulo&Hash=e89b2e9a45fed39c8306b4b2caa1f88b&from_section=relacionados)
- LA NACIÓN (2022, publicado: 4-4-2022; Buenos Aires, Argentina). “Malvinas, hoy: después de dos años de pandemia, vuelven los vuelos comerciales a las islas”.. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/politica/malvinas-hoy-despues-de-dos-anos-de-pandemia-vuelven-los-vuelos-comerciales-a-las-islas-nid04042022/>
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO (2024). “Reunión de Cancilleres de la Argentina y del Reino Unido: Comunicado sobre la Cuestión Malvinas. Información de prensa para la prensa N° 470/2024. Disponible: <https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/reunion-de-cancilleres-de-la-argentina-y-del-reino-unido-comunicado-de-prensa>
- ROJAS CLARIÁ, Facundo; GIACCAGLI, Daniel; MONTES, Dante (2021). “Derecho de la Navegación y del

Transporte". San Juan. Editorial de la Universidad Nacional de San Juan.

ROMERO, Agustín (2020). "La Cuestión Malvinas: una hoja de ruta". Buenos Aires. Editorial Eudeba.

SIMONOFF, Alejandro (2022). "Las estrategias argentinas hacia la Cuestión Malvinas desde la Guerra hasta la actualidad (1982-2021)". Pasado Abierto, Revista del CeHis. Disponible en:  
<https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/5513/6173>

# VOLAR O NO VOLAR. ESA ES LA CUESTIÓN. DEBATES Y CONSTRUCCIONES DOMÉSTICAS SOBRE LOS VUELOS CONTINENTALES A MALVINAS (RELOAD)<sup>1</sup>

## TO FLY OR NOT TO FLY. THAT IS THE QUESTION. DEBATES AND DOMESTIC CONSTRUCTIONS ON CONTINENTAL FLIGHTS TO THE MALVINAS

FEDERICO MARTÍN GOMEZ<sup>2</sup>

**Resumen:** El presente artículo, actualización de un proceso intelectual realizado allá en 2019, con motivo de la inauguración de los viajes a Malvinas con escala previa en el aeropuerto de Pajas Blancas, Provincia de Córdoba, se presenta como necesario dados los actuales escenarios de potencial reanudación de los mismos, ante la Declaración Mondino-Lammy.

Ante ello, en este abordaje buscaremos abordar los diversos escenarios que se gestaron ante el eje de “vuelos a Malvinas” desde sus antecedentes en la década de 1970, tomando el quiebre de paradigma de los 90`s y proyectando el análisis hasta nuestros días. Con ello buscaremos visibilizar los diversos actores que estuvieron involucrados, posiciones asumidas y adoptadas, acciones materializadas y los resultados obtenidos en pos de reflexionar sobre los actuales escenarios y sus potencialidades, tanto positivas como negativas en el escenario Malvinas.

**Palabras Clave:** Malvinas, vuelos, negociaciones

**Abstract:** This article, an update of an intellectual process carried out back in 2019, on the occasion of the inauguration of trips to the Malvinas with a previous stopover at the Pajas Blancas airport, Province of Córdoba, is presented as necessary given the current scenarios of potential resumption of the same, before the Mondino-Lammy Declaration.

---

<sup>1</sup> ADVERTENCIA PARA EL LECTOR: el presente artículo se esquematiza en base a un documento original del año 2019, presentado en eventos académicos, actualizado hoy y disponible su original en: Repositorio de la Universidad Nacional de La Plata: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/119287>. Accedido el 12/12/2024.

<sup>2</sup> Secretario de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065 CoFEI. Director del Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas. Secretaría de Extensión. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales Universidad Nacional de La Plata. Secretario del Departamento del Atlántico Sur. Instituto de Relaciones Internacionales Universidad Nacional de La Plata

Given this, in this approach we will seek to address the various scenarios that arose before the “flights to Malvinas” axis since its antecedents in the 1970s, taking the paradigm shift of the 90s and projecting the analysis to the present day. With this we will seek to make visible the various actors who were involved, positions assumed and adopted, actions materialized and the results obtained in order to reflect on the current scenarios and their potential, both positive and negative in the Malvinas scenario.

**Keywords:** Malvinas, flights, negotiations.

## I. INTRODUCCIÓN:

Con el anuncio de la Declaración Mondino-Lammy de reestablecer los vuelos implementados a las islas Malvinas desde la Provincia de Córdoba, en el mes de noviembre de 2019 y luego ante la cuarentena como consecuencia de la pandemia de COVID (2020 y 2021) y la decisión de dar de baja los mismos, denunciando la Declaración Foradori-Duncan en marzo de 2023, el objetivo de este trabajo es analizar el proceso de debate y de construcciones domésticas de opiniones en torno a la temática.

Advirtiendo que la Cuestión Malvinas, en la comunidad política, académica, socio-cultural, etc, siempre genera un proceso de posicionamiento en torno a construcciones simbólicas soberanas, el objetivo del presente estudio, es realizar un abordaje sobre los mismos desarrollando una identificación, una clasificación y una construcción reflexiva sobre los mismos, en pos de presentar un escenario macro de interpretación para el lector, que auxilien la comprensión del actual debate sobre una de las aristas de la Cuestión Malvinas, en materia de política exterior argentina.

En este artículo, realizaremos una descripción y un análisis sobre diversas instancias, las cuales son:

1. Antecedentes Políticos Diplomáticos: Década de 1970: Acuerdo de Comunicaciones; Presidencia de Carlos Menem, acuerdos del 14 de julio de 1999; Néstor Kirchner: Propuestas y denuncias;
2. Gestión de Cambios: Propuestas de Campaña y diseño de la gestión de la Política Exterior; Acuerdo Foradori Duncan; Carta Conjunta de Febrero de 2018; Anuncio de Vuelos a Malvinas 2019.
3. Plan de Vuelo
4. Pandemia y cuarentena global (2020-2021) y la denuncia del Foradori-Duncan (2023) en la gestión de Alberto Fernandez.
5. Declaración Mondino-Lammy, reanudación de vuelos a Malvinas ¿Qué política para que objetivos hacia la Cuestión Malvinas?
6. Conclusiones

## II. ANTECEDENTES DE LA DÉCADA DE 1970. LADE Y LA FUERZA AÉREA ARGENTINA EN MALVINAS

Durante la década de 1970, a partir de los acuerdos alcanzados a nivel bilateral entre la República Argentina y el Reino Unido de la Gran Bretaña, con la materialización de los acuerdos de Comunicaciones de 1971, el

arribo del primer vuelo de LADE llega a Puerto Stanley<sup>3</sup>, gestando dinámica de comunicaciones oficiales, vinculaciones logísticas e incluso integración humana entre la Argentina continental y la insular.

La llegada inicial de los vuelos de la Fuerza Aérea Argentina con los aviones Albatros entre 1971 y 1972, el posterior arribo, previa inauguración del aeródromo en Malvinas, de los Fokker F-27 (turbo hélice) y Fokker F-28 (a turbina), gestarán un quiebre de paradigma socio-económico en las islas ya que ante ello, centenas de argentinos continentales arribarán a las islas, a trabajar como los operarios de YPF y Gas del Estado, a generar una presencia oficial como los oficiales de la Fuerza Aérea Argentina en calidad de representantes argentinos en las islas junto a sus familias, a gestar vínculos humanos como la señora Leticia Galarce y su ONG la Casa de las Malvinas en pos de contener y vincular a los isleños con los continentales, los vuelos turísticos promovidos en muchas ocasiones por el Automovil Club Argentino e incluso a crear soberanía educativa y humana a través de las presencias y acciones de nuestras maestras argentinas de español en las islas Malvinas, entre 1974 y 1982.

Todo este escenario desarrollado entre 1971 y 1982 no hubiese sido posible de desplegar sin la implementación de vuelos entre el continente y las islas y sus consecuencias son más que apreciables<sup>4</sup>.

### III. PRESIDENCIA DE CARLOS MENEM, ACUERDOS DEL 14 DE JULIO DE 1999.

Debido a las consecuencias del conflicto bélico de 1982, los ciudadanos argentinos sólo podían acceder al archipiélago mediante la posesión de un pasaporte diferente del argentino. Transcurridos casi diez años de continuas negociaciones, el 14 de julio de 1999 el gobierno del Presidente Menem evidenció un avance sobre ese tema. En esa fecha, los representantes diplomáticos de la República Argentina y del Reino Unido de la Gran Bretaña, dieron a conocer la consecución de una Declaración Conjunta, mediante la cual se establecieron las condiciones para que los ciudadanos argentinos pudiesen ingresar nuevamente a las islas.

Además, se autorizó la reanudación de los vuelos aéreos civiles regulares entre Chile y las islas, incluyendo escalas mensuales en el territorio continental argentino, donde podrían desembarcar pasajeros, cargas e inclusive correo.

Múltiples analistas observan que el acuerdo constituyó la máxima concesión del gobierno británico hacia la política de Malvinas del Presidente Menem y del Canciller Di Tella. Pero en pos de desarrollar un estudio o análisis concreto, debemos desarrollar un abordaje sobre el devenir negociatorio, buscando comprender el proceso de política diplomática implementado, el escenario bilateral y multilateral donde se desplegó y a parte del universo de actores involucrados en la materialización del acuerdo bilateral.

---

<sup>3</sup> Advertimos al lector, que uso toponímico referido respeta el utilizado en los Acuerdos de Comunicaciones de 1971, a lo cual se utiliza el mismo, generando el cambio temporal a partir del análisis de escenarios posteriores a la guerra de 1982 y la implementación del Decreto Nacional 757/82 BUENOS AIRES, 16 de Abril de 1982

Boletín Oficial, publicado el 23 de Abril de 1982, Vigente, de alcance general.

<sup>4</sup> Para mayor información y desarrollo, referimos las obras: Gomez, Federico Martín (Comp.) (2021) A 50 años de los acuerdos de comunicaciones de 1971. Actores, acciones, escenarios y potencialidades. Disponible en: <http://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2021/11/a50añosDeLosAcuerdoDeComunicacionesDe1971.pdf> ; Maccari, Jazmín y Gomez, Federico Martín (2023) Señorita Maestra. Las Maestras argentinas en nuestras Islas Malvinas (1974-1982) y Gomez, Federico Martín y Maccari, Jazmín (2024) La "Casa de las Malvinas". Un actor, su historia... todo por conocer.

## a. DESARROLLO DE LAS NEGOCIACIONES

Como sostiene Alejandro Corbacho:

A lo largo de la presidencia de Carlos Menem (1989-1999) la oposición criticó al gobierno de hacerle (SIC) el juego a los ingleses. Entonces la conducción de la política exterior argentina comenzó una nueva estrategia consistente en aplicar cierta dosis de coerción combinado con consentimiento. La coerción tenía por objeto lograr el aislamiento internacional de las Malvinas. Esto fue posible por el incidente de la detención del expresidente de Chile Augusto Pinochet el 16 de octubre de 1998 en Londres. El incidente abrió una ventana de oportunidad para aplicar la estrategia de coerción a partir de la cuestión de los vuelos. Cabe recordar que por estas épocas, un objetivo de la Cancillería argentina era lograr que el Reino Unido permitiera el ingreso de ciudadanos argentinos a las islas (Corbacho, 2005, p.3).

La referencia a la ventana de oportunidad, esgrimida en el párrafo anterior, se halla vinculada a la construcción teórica de Kingdon (1995), quien denomina “*ventana de oportunidad*” a

(...) la aparición de una situación inesperada o de gran envergadura que crea una oportunidad para que los impulsores de una determinada propuesta la promuevan y presionen para que ella sea la alternativa que se transforme en la política pública a seguir. La apertura de la ventana de oportunidad genera un ambiente favorable para presentar los temas y promover propuestas, pero la apertura de la ventana, en sí misma, no determina lo que se hará. Esta ventana de oportunidad se abre a causa de movimientos en los procesos políticos (Kingdon, 1984, págs. 125–138).

En este proceso y escenario político-diplomático, la ventana de oportunidad, se originará en un acontecimiento exógeno a la ecuación de la Cuestión Malvinas: la detención del exDictador de Chile Augusto Pinochet

Pero antes de adentrarnos en el desarrollo específico de ese escenario, debemos recordar, el proceso de comunicaciones aéreas existente hasta inclusive el transcurso de 1982, donde la República Argentina proveía un puente aéreo de comunicaciones entre las islas y el continente en virtud de los acuerdos de comunicaciones de 1972.

Finalizado el conflicto bélico de 1982 y por las consecuencias del mismo, este servicio aéreo fue interrumpido. Desde ese momento y a ello sumado la inauguración del aeropuerto militar de Mount Pleasant —en 1987—, los contactos aéreos con el archipiélago comenzaron a ser realizados directamente desde Londres, mediante aviones de transporte militar, limitándose de manera absoluta el ingreso de ciudadanos argentinos a las islas, con excepción de los familiares de caídos en la guerra o quienes poseyeran un pasaporte de otra nacionalidad.

Iniciados los años noventa, se autoriza a una empresa chilena, la realización de conexiones aéreas entre las Islas Malvinas y Punta Arenas en forma regular. Por Decreto Nacional del Poder Ejecutivo de turno (Decreto

845/93 "TRANSPORTE AEROCOMERCIAL), el gobierno argentino autorizó a la empresa chilena Aerovías Dap a explotar la ruta Punta Arenas-Río Gallegos-Islas Malvinas (Machuca, 2001)<sup>5</sup>.

Desde el mes de diciembre de 1997, la empresa Lan Chile, se hizo cargo del servicio, estableciendo en principio vuelos durante la temporada de verano y luego, a partir de 1998, se introdujo un vuelo semanal los días sábados. "A partir del 31 de marzo de 1999 esta empresa suspendió el servicio. Esta medida fue sugerida por el Poder Ejecutivo de Chile en respuesta al proceso de extradición iniciado contra el ex presidente Augusto Pinochet en Londres a pedido de España" (Corbacho, 2005, p.4)

Por supuesto que la decisión de la empresa aérea chilena, repercutió en la comunidad isleña en Malvinas, impactando de lleno en el sistema económico-comercial-comunicacional de las islas y reverberando sobre el sector político, pequeño pero poderoso lobby isleño. En su momento el Presidente de la Cámara de Turismo de las Malvinas criticó al Consejo Legislativo de las islas por no permitir el ingreso de argentinos dado que esto beneficiaría a la economía de las islas en un ingreso promedio de 4.223.770 libras esterlinas. Los consejeros desecharon la propuesta. En el Consejo sostenían posiciones intransigentes, sosteniendo que a partir del momento en que los vuelos fueran directos y exclusivos con el continente, la Argentina, "tendrán un firme control sobre nosotros" (Summers, 1999). Por lo tanto, según Mike Summers, consejero isleño "el verse forzado a volar a través de Argentina no es aceptable. En el corto plazo preferimos estar sin ningún vínculo. Es una molestia, pero no un desastre" (Summers, 1999).

Ante la decisión de los tribunales británicos, de detener a Pinochet en territorio británico, ante la solicitud de los tribunales españoles por crímenes de *Les a Humanidad*, la Cancillería argentina, dio inicio, a una política activa con el objetivo de obtener una declaración oficial del gobierno chileno, en la cual se consolidara la decisión del cese de los vuelos a las islas, buscando para obtener la autorización para el ingreso de personas y aeronaves provenientes de la Argentina continental hacia las mismas.

La posición del gobierno chileno de sostener su decisión se materializó en mayo de 1999. En ese mes, se suspendieron oficialmente las operaciones, servicios de transporte aéreo y toda otra clase de navegación comercial entre Chile y las islas por un plazo de 90 días que luego de su vencimiento, en julio de 1999, fue prolongado 180 días más.

Materializada la decisión, las islas quedaron comunicadas sólo por el vuelo militar semanal desde las islas británicas. Debemos destacar que, si bien en un principio la decisión chilena de suspender los vuelos respondió al proceso de extradición a España de Pinochet llevado a cabo por el Gobierno del Reino Unido, el Canciller chileno subrayó que la suspensión de los vuelos era parte de la política bilateral chilena hacia la Argentina y su construcción regional del reclamo de soberanía.

---

<sup>5</sup> Debemos aclarar, que la situación surgida por el Decreto Nacional, se origina ante el escenario de que el tramo *Río Gallegos-Islas Malvinas* es una ruta de cabotaje y por lo tanto sólo puede ser explotada por matrícula nacional, pero la legislación aeronáutica nacional contempla que se puede autorizar la explotación a una empresa extranjera vía un decreto.

Asimismo, la Cancillería Argentina, implementando una política orientada a la búsqueda de respaldo regional, obtuvo de los gobiernos de Brasil y de Uruguay compromisos políticos y medidas específicas (Machuca, 2001)<sup>6</sup> a las del gobierno de Chile.

La Argentina comenzó a presionar para que los vuelos que tuviesen como ruta las islas hicieran escala en territorio argentino. El 14 de junio de 1999, los países del MERCOSUR más Chile y Bolivia declararon su:

(...) indeclinable compromiso con la política de asegurar el tránsito de personas sin discriminación y de manera fluida y amistosa, exhortando asimismo a consolidar estos principios sin los cuales no será posible superar la situación imperante en el Atlántico Sur en materia de comunicaciones aéreas con las Islas Malvinas<sup>7</sup>.

De esta manera, la Cancillería activó un proceso de diálogo secreto con representantes británicos en pos de originar pláticas conducentes a negociaciones sobre la cuestión de los vínculos aéreos.

La primera reunión se desarrolló en Londres entre los días 24 y 26 de mayo de 1999, estando encabezada por el canciller Guido Di Tella y siendo acompañado por el Vicecanciller, Andrés Cisneros y el Embajador argentino en Londres, Rogelio Pfirter. Asimismo fueron parte de la delegación funcionarios de la Cancillería como Eduardo Airaldi, Subsecretario de Política Exterior, Jorge Raventos, Director de Prensa de la Cancillería; Carlos Foradori, Coordinador de la Unidad de trabajo Atlántico Sur, y el Secretario Privado del Canciller, Daniel Pierini.

Por la contraparte británica, fueron participes del encuentro bilateral, el Vicecanciller Tony Lloyd, el Director para la Américas Peter Westmacott y el Jefe del Departamento de Territorios de Ultramar John White.

De dicho encuentro también participaron como parte de la delegación británica algunos consejeros de las Malvinas como Norma Edwards, Sharon Halford, Janet Cheek y William Luxton (Corbacho, 2005, p.6).

Desde el otro lado del Atlántico, la prensa británica informó acerca del desarrollo del encuentro del siguiente modo:

(...) se realizó el primer contacto oficial directo entre el gobierno de Argentina y el de las Islas Malvinas desde el conflicto de 1982 (...). Desde la derrota de Argentina por el Task

---

<sup>6</sup> El gobierno uruguayo suspendió la autorización para que aviones de la Royal Air Force utilizaran el territorio uruguayo como escala de vuelos con destino a las Malvinas. De igual modo, en junio de 1999, el gobierno brasileño denegó el permiso de aterrizaje a un Hércules C-130 de la RAF que intentaba alcanzar las islas.

<sup>7</sup> Declaración sobre Malvinas “Los Presidentes de los Estados Partes del MERCOSUR y los Presidentes de la República de Bolivia y de la República de Chile: Celebran el clima de positivo diálogo entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, registrado durante los últimos contactos entre ambos países. Esta muestra de madurez política es reflejo de la voluntad de cooperación y entendimiento que se viene fortaleciendo en la región y que facilita el logro de metas comunes. Respecto a la situación en el Atlántico Sur, recuerdan lo acordado en la Declaración de Potrero de los Funes, del 25 de junio de 1996. En ese marco, los Presidentes del MERCOSUR, Bolivia y Chile, reiteran su indeclinable compromiso con la política de asegurar las comunicaciones y el tránsito de personas sin discriminación y de manera fluida y amistosa, exhortando asimismo a consolidar estos principios sin los cuales no será posible superar la situación imperante en el Atlántico Sur en materia de comunicaciones aéreas con las Islas Malvinas. Asunción, 15 de junio de 1999”. EN: “LA COMUNIDAD INTERNACIONAL Y LA CUESTIÓN MALVINAS”. Cancillería argentina. Pág. 173: Disponible en: [http://www.iri.edu.ar/images/Documentos/Boletines\\_IRI/141/la\\_comunidad\\_internacional\\_y\\_la\\_cuestion\\_malvinas.pdf](http://www.iri.edu.ar/images/Documentos/Boletines_IRI/141/la_comunidad_internacional_y_la_cuestion_malvinas.pdf)

Force británico, los 2000 isleños han rechazado todos los intentos de los oficiales argentinos en contactarlos (...) (Corbacho, 2005, p.6).

Entre los meses de junio y julio de 1999, múltiples reuniones entre representantes políticos y diplomáticos de ambos gobiernos se desarrollaron, en pos de la concreción de un acuerdo. El mismo, en su devenir, fue integrado por múltiples puntos a negociar en torno al objetivo central de reconectar el continente con las islas vía aérea. Entre los mismos hallamos: ingreso de argentinos a las islas y pesca ilegal no se logró alcanzar un acuerdo sobre puntos tales como la instalación de una bandera argentina en el cementerio de Darwin o la posibilidad de no exigir el pasaporte a ciudadanos argentinos (Corbacho, 2005, p.7).

El domingo 12 de julio de 1999, un grupo de isleños, que detentaban posiciones totalmente opuestas al establecimiento del contacto aéreo con el continente, realizaron protestas en Puerto Argentino, en repudio a las negociaciones en desarrollo. Entre doscientos y trescientos manifestantes marcharon en protesta y quemaron banderas argentinas

Más allá del escenario en las islas, entre los días 13 y 14 de julio de 1999 se reunieron en Londres, las delegaciones diplomáticas de Argentina y el Reino Unido.

La comitiva argentina estaba integrada por el Canciller Di Tella, su Vicecanciller Andrés Cisneros y el Embajador argentino en Londres, Rogelio Pfitter. Acompañaron asimismo la delegación legisladores provenientes tanto del oficialismo como de la oposición, a modo de expresión de apoyo a la gestión diplomática: Marta Ortega de Aráoz y Fernando Maurette (PJ) y Marcelo Stubrin (UCR) y Carlos Raimundi (FREPASO). La delegación británica incluyó a los isleños Sharon Halford y Mike Summers, quienes eran consejeros de las islas. El día 14 de julio ambas delegaciones dieron a conocer una Declaración Conjunta.

La misma establecía que los ciudadanos argentinos podrían, visitar las islas Malvinas pero asimismo deberían hacerlo con sus propios pasaportes. Además se autorizaba la reanudación de vuelos aéreos civiles regulares entre Chile y las islas, incluyendo escalas en el territorio continental argentino. La declaración también incluyó cuestiones de pesca y homenaje a los soldados argentinos caídos durante el conflicto a partir de la autorización para la construcción de un monumento en las islas.

Ante la concreción del acuerdo, ambos gobiernos expresaron que la declaración conjunta se llevó a cabo bajo la Fórmula del Paraguas de soberanía. Expresaron, asimismo su satisfacción por el mayor entendimiento y grado de reconciliación en la relación bilateral demostrados por las mutuas visitas del Presidente de la Argentina en octubre de 1998 y del Príncipe de Gales en Marzo de 1999. El texto completo de la declaración expresó:

Las delegaciones de la Argentina y del Reino Unido se reunieron en Londres el 13 y el 14 de julio de 1999 en una atmósfera constructiva y amistosa, para continuar el diálogo iniciado en Londres el 25-27 de mayo y seguido en Nueva York el 2 de julio. La delegación argentina fue presidida por el ministro de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina, Guido Di Tella, y la delegación del Reino Unido por el secretario de Estado de Asuntos Exteriores y del Commonwealth del Reino Unido, Robin Cook. La delegación del Reino Unido incluyó miembros del Consejo Legislativo de las Islas Malvinas.

Los dos ministros recordaron las declaraciones conjuntas emitidas por las delegaciones argentina y británica en Madrid el 19 de octubre de 1989 y el 15 de febrero de 1990, que

hicieron posible la normalización de las relaciones entre los dos países y el restablecimiento de una exitosa cooperación en la esfera bilateral. Acordaron que la fórmula de soberanía contenida en el párrafo 2 de la declaración conjunta del 19 de octubre de 1989 se aplica a esta declaración conjunta y a sus consecuencias (Declaración bilateral del 14 de julio de 1999).

El documento acordado agregó otras cuestiones y dimensiones de negociación en torno a la Cuestión Malvinas. Estas se incorporaron a la declaración bajo el título de *“medidas de fomento de la confianza”*. La primera de ellas, la aprobación de la construcción de un monumento en el Cementerio argentino en Darwin, Islas Malvinas, en memoria de los caídos argentinos en el conflicto de 1982. Para la delegación argentina, este era un punto de sumo interés. Poder rendir homenaje a los soldados argentinos cuyos restos están sepultados en las Islas Malvinas. Sumado a ello, en las múltiples reuniones mantenidas en Nueva York se había propuesto la posibilidad de que una bandera argentina pudiese ser instalada en el Cementerio de Darwin.

Del mismo modo, se había conversado sobre la posibilidad de erigir un monumento en las islas en conmemoración de los soldados (Gomez, 2010)<sup>8</sup>. Esta última fue la propuesta finalmente aceptada en el Acuerdo del 14 de julio.

El Gobierno argentino, asimismo se declaró dispuesto a analizar la problemática de la toponimia en las islas. Este tema, era de consumo doméstico en la población de las islas, constituyéndose en una problemática bilateral, ya que los mismos argumentaban que no respeta las denominaciones históricas del lugar.

Finalmente, hubo diversas propuestas argentinas para llevar a cabo operaciones de desminado de las islas por parte de expertos y a cargo de la Argentina. En su momento, estas no fueron aceptadas. Finalmente, los dos gobiernos acordaron que continuarían trabajando conjuntamente para evaluar la factibilidad y el costo de la remoción de minas terrestres aún presentes en las islas. Esta dimensión, se hallaba directamente vinculada con la esfera humanitaria de la Cuestión Malvinas y anclada en las obligaciones internacionales, tanto de la República Argentina como del Reino Unido ante el Tratado de Ottawa (Gomez, 2008)<sup>5</sup>.

En una entrevista realizada, luego de la concreción del acuerdo, el Canciller Guido Di Tella declaró: “ahora puedo dormir tranquilo, ¿no?”, afirmando que “cada argentino tiene una libertad más: la de viajar a las Malvinas, y creo que los isleños ganaron otra: la de vivir en una atmósfera de paz”. Como sostiene Corbacho “Este fue quizás el punto culminante de la política del presidente Menem y la gestión del Canciller Di Tella”. (Corbacho, 2005, p.13)

## **b. LAS REACCIONES AL ACUERDO EN ARGENTINA**

La concreción de este acuerdo bilateral entre la República Argentina y el Reino Unido, tendría repercusiones directas en el escenario doméstico argentino; escenario preeleccionario nacional, donde múltiples actores poseían intereses puntuales sobre el mismo.

En aquel momento, el candidato a Presidente de la ALIANZA y Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Fernando De La Rúa, consideró al acuerdo “como un paso positivo, que ha sido posible por la

---

<sup>8</sup> La concreción final de la construcción del monumento en el Cementerio argentino en Darwin, tendría su consecución en varios estadios, durante los próximos 10 años, con procesos de avance y retroceso, pero finalmente siendo inaugurado en dos ocasiones durante la gestión presidencial de Cristina Fernández de Kirchner, en noviembre de 2009.

activa participación latinoamericana”. Sin embargo reiteró, en una clara alusión a la presencia de representantes isleños en la delegación británica, “el permanente reclamo de nuestra soberanía, queda claro, además que se trata de una negociación bilateral, entre ambos gobiernos. Es también por ese motivo que tomamos como único interlocutor oficial al gobierno de Londres”<sup>9</sup>.

Asimismo, Fernando De La Rúa destacó el rol de los legisladores de la ALIANZA, los cuales asistieron a la negociación:

(...) a pesar de las diferencias con el gobierno en muchos aspectos, asistieron a diversas reuniones legisladores de la ALIANZA y en esta ocasión estuvieron en Londres, ya que el seguimiento informativo es fundamental para la construcción de una adecuada política de Estado: debe quedar claro que siempre la Nación está por encima de los partidos”. Además hay un largo proceso que seguirá el próximo gobierno (...) el tema encierra una cuestión de Estado y requerirá una política única, basada en el interés general de la Nación (Clarín, 1999).

En tanto, el candidato a Vicepresidente por la ALIANZA, Carlos Álvarez, aseveró que:

(...) el acuerdo es un avance en la estrategia del gobierno en torno a Malvinas. Pero este avance tiene que ir consolidando lentamente una política de estado en el tema, que debe ser compartida en su criterio y en su ejecución por todos. Eso es a lo que aspira la ALIANZA si llega a ser gobierno (Machuca, 2001).

Finalmente el candidato presidencial por el Partido Justicialista, Eduardo Duhalde, otorgó su aprobación a lo actuado por el gobierno:

(...) la actuación de la Cancillería argentina ha sido impecable, en el sentido de buscar acercamientos. Así que estoy totalmente de acuerdo y se lo he expresado al Canciller hace ya más de un año. Es la política correcta, la que nos conviene a los argentinos. Es el primer paso para lograr nuestra soberanía plena. Los restantes deben estar jalonados por una serie de hechos que se irán dando con el tiempo. Es impensable que pasemos de una situación en la que ni siquiera podemos pasar cerca de las Malvinas, a una plena soberanía. Esto no es posible (Machuca, 2001).

El año 2000, estaba a la vuelta de la esquina y con las elecciones presidenciales ya realizadas y la fórmula de la ALIANZA electa como próximo gobierno, solo restó esperar el devenir de la política pública hacia la Cuestión Malvinas, en el desafío de lo que fue planteado por las gestiones de Carlos Menem: bilateralismo por sobre el multilateralismo y políticas de seducción a los isleños.

---

<sup>9</sup> “Relaciones con Gran Bretaña: posición de Duhalde y de De La Rúa. Los candidatos del PJ y la Alianza apoyan el convenio”. Clarín. 15 de Julio de 1999. Disponible en: [https://www.clarin.com/politica/candidatos-pj-alianza-apoyan-convenio\\_0\\_Sk6xQ6l0Yg.html](https://www.clarin.com/politica/candidatos-pj-alianza-apoyan-convenio_0_Sk6xQ6l0Yg.html)

Asimismo un abordaje comunicacional sobre esta arista específica de las negociaciones es posible de estudiar en “Posiciones en torno al acuerdo”. Disponible en: <http://abcdonline.com.ar/tea/info/2300-2399/C-2332.pdf>

#### IV. GESTIÓN DE NÉSTOR KIRCHNER: PROPUESTAS Y DENUNCIAS. LA CUESTIÓN DE LOS VUELOS A LAS ISLAS MALVINAS

El primer escenario a analizar, es el referido a la cuestión de los vuelos. El mismo se centra en el deseo del gobierno nacional de que sea una empresa de bandera nacional la que realice los viajes semanales y charters hacia las islas, el cual se encuentra frente a la negativa del comité isleño que niega rotundamente esta posibilidad. A todos estos, también se presentan los intentos de una aerolínea de bandera chilena como es la empresa “Lan Chile”, la cual es rechazada por el gobierno argentino por la actitud tomada por los isleños. Ante esta situación uno de los primeros choques se produjo a mediados del mes de junio del año 2004, ante la solicitud de “Lan Chile” para ser autorizada para realizar vuelos “extras” para los meses de diciembre, enero y febrero próximos que es cuando la temporada turística en las islas y en el Atlántico Sur está en su pico de viajes turísticos. Hasta un año antes, estos vuelos extraordinarios, no previstos en los acuerdos de vuelos alcanzados entre la Argentina y el Reino Unido en 1999, eran autorizados sin reparos por el gobierno argentino. Todos parten desde la ciudad de Punta Arenas (Chile), e ingresan transitando por el espacio aéreo argentino aunque sean los isleños los que autorizan su aterrizaje, en las islas.

A mediados del mes de febrero del año 2005 hubo una reunión entre el Canciller Rafael Bielsa y el Secretario de Asuntos Exteriores, Bill Rammell. En esa reunión se logró establecer la posibilidad de establecer hasta cuatro vuelos para fines de ese año de una línea aérea argentina, además de los vuelos chárteres o vuelos regulares que siguieran operando otras empresas.

Ante esta posibilidad, los isleños, demostraron su negativa airadamente y ante esta situación Gran Bretaña inició una política de “cielos abiertos”, abriendo la competencia a todas las aerolíneas internacionales. El gobierno argentino ante la posibilidad de que esto se trate de una maniobra para otorgarle las “necesitadas” frecuencias a compañías extranjeras y que las nacionales -sin importar que sus ofertas- sean rechazadas por los isleños esto a pesar de que se ofrecieran tarifas muchos más accesibles.

A causa de esto el Canciller Rafael Bielsa, a comienzos del mes de marzo del año 2005, dijo que esa respuesta no era satisfactoria y desde ese entonces no se ha intercambiado propuesta alguna con la contraparte británica. Para los británicos los tiempos corren ya que son los isleños los que sufren el perjuicio ante la ausencia de viajes y son ellos los que necesitan esas frecuencias para así movilizar su industria turística.

Asimismo, se dio a conocer el Decreto Nacional Número 369/04, firmado por el Poder Ejecutivo, el día 10 de junio del 2005, en el cual se concede permiso a “Aerolíneas Argentinas” para operar con frecuencias a las Islas Malvinas, como ya se había hecho con LAFSA unas semanas antes.

El asunto en cuestión tendría cierta distensión recién en los meses de septiembre y octubre del año 2005 donde al darse el encuentro del Canciller Bielsa y su par británico Jack Straw, en la Ciudad de Nueva York, en la Asamblea General de las Naciones Unidas en la que tras un corto periodo, pero con gran cantidad de roces y tirantez, no se habían presentado alternativas a esta situación, así de esta manera quedó abierta la posibilidad de retomar el diálogo por los vuelos hacia las islas, tratando de romper con la exclusión de empresas de bandera nacional para que aterricen en las islas independientemente de que otras aerolíneas pudieran hacer ese trayecto.

Debemos recordar que en su primera Asamblea de la ONU, en el año 2003, el Presidente Kirchner pidió la reanudación del diálogo de soberanía. Poco a poco, el gobierno argentino comenzó a denunciar como “me-

didadas unilaterales” las medidas que las autoridades isleñas - con aval del gobierno británico- fueron adoptando en la explotación de los recursos naturales de las Islas Malvinas y sus espacios circundantes. A su vez, Buenos Aires prohibió –como medida de retorsión- los vuelos charters de la empresa aérea LAN a las Islas.

Durante el devenir de la administración de Néstor Kirchner, tanto durante la gestión de Bielsa y la de Taiana, no se producirían avances concretos o contundentes en esta esfera.

## V. GESTIÓN DE CAMBIEMOS: PROPUESTAS DE CAMPAÑA Y DISEÑO DE LA GESTIÓN DE LA POLÍTICA EXTERIOR. ACUERDO DEL 13 DE SEPTIEMBRE DE 2016: EL “FORADORI-DUNCAN”

El 13 de septiembre de 2016, el Ministro de Estado para América Latina de la Cancillería británica, sir Alan Duncan, llegó a Buenos Aires, siendo el primero en regresar desde el año 2009. El Foreign Office consideró que esta visita marcaba “un importante paso después de una década de dificultades bajo el enfoque aislacionista del previo gobierno argentino”. En la reunión con la Canciller Susana Malcorra y con el Vicecanciller Carlos Foradori, se fijó la posición de la primera ministra Theresa May del “deseo británico para una nueva y positiva fase de relación con Argentina”.

Sumados a los temas relacionados con las Islas Malvinas, se trataron otros que sirvieron para que ambos países muestren su voluntad de iniciar una nueva etapa positiva en la histórica y rica relación bilateral y es indicativo de que ambos países esperan renovar la relación en todos los campos y abarca un amplio espectro de temas

Las temáticas sobre las que habló fueron: consultas políticas de alto nivel; lucha contra la corrupción y el crimen organizado; Ciencia y Tecnología, Derechos Humanos, cuestiones de género y cooperación en materia antártica; arte, cultura, educación y deportes; comercio e inversiones; G-20; OCDE; seguridad internacional y defensa; crisis de los refugiados; Atlántico Sur (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, 13/09/16). Este acercamiento entre las partes se relaciona con la salida del Reino Unido de la UE. Los europeos están buscando firmar un acuerdo de libre comercio con países miembros del Commonwealth como Australia y Nueva Zelanda, acuerdos a los que se agregaría nuestro país, para liberar al Reino Unido del aislamiento que significa su salida del bloque europeo, pero que necesita una inserción internacional con el resto del mundo, la idea de un país isla pero no aislado

Para la Argentina los acuerdos que se firmen con Gran Bretaña se deben compatibilizar con los compromisos que se tienen con Brasil y con el resto de los miembros del Mercosur y “ver en qué medida un acuerdo entre Buenos Aires y Londres podrá o no ser el puntapié para el discutido pero aún no establecido convenio entre Mercosur y UE”. En palabras del embajador argentino en Londres, el economista Carlos Sersole de Cerisano, “el Reino Unido es el aliado más importante que tiene Argentina en la negociación Mercosur-Unión Europea. En el mediano y largo plazo, una vez que los británicos decidan el Brexit, tendremos que pensar en un acuerdo Mercosur Gran Bretaña. Ellos están interesados en un acuerdo con la Argentina. Pero nosotros también tenemos compromisos a nivel regional”. Por su parte el primer ministro británico David Cameron manifestó en diciembre de 2015, que con la asunción de nuevo gobierno argentino veía la posibilidad de llevar adelante una relación más madura, donde hay muchas áreas en las que la cooperación beneficiaría a ambas partes. Con respecto a Malvinas se mostró “dispuesto a mejorar las relaciones con Argentina para el beneficio de todos, he sido claro en el hecho de que eso no cambia la posición de mi Gobierno sobre su derecho a la

autodeterminación. En eso somos inflexibles”, dijo Cameron, quien mantuvo una tensa relación con la ex presidenta Cristina Kirchner.

## **VI. CARTA CONJUNTA DE FEBRERO DE 2018 COMUNICADO PARA LA PRENSA N°: 053/18**

### **a. GESTIONES POR VUELOS A MALVINAS**

#### **VIERNES 16 DE FEBRERO DE 2018**

En el marco de las relaciones bilaterales y con el espíritu de proponer acciones positivas en temas de interés común, la Argentina y el Reino Unido han realizado gestiones conjuntas ante los gobiernos de Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay a fin de invitar a compañías aéreas de dichos países a operar un vuelo semanal hacia las Islas Malvinas.

Se tratará de un vuelo semanal proveniente de alguno de los mencionados países que, dos veces por mes, deberá realizar una escala en territorio continental argentino en un aeropuerto de relevancia, a ser consensuado con las autoridades aeronáuticas argentinas.

Estos vuelos se realizarán en el marco de la Declaración Conjunta y el Canje de Notas suscriptos bajo fórmula de soberanía por los Gobiernos de la Argentina y el Reino Unido el 14 de julio de 1999, que constituye la base legal para vuelos entre las Islas Malvinas y terceros países.

Cabe recordar que precisamente desde 1999 existe un vuelo regular semanal entre Punta Arenas y las Islas Malvinas, con dos escalas mensuales en Río Gallegos, una en cada dirección, a cargo de la aerolínea LATAM.

La posible nueva conexión aérea permitirá un contacto más fluido con las Islas, contribuyendo a generar un clima de confianza y acercamiento con sus habitantes, siendo éste uno de los caminos que nos permitan alcanzar un mayor diálogo y entendimiento entre el continente y su territorio insular de las Islas Malvinas.

#### **JUEVES 1 DE MARZO DE 2018 COMUNICADO PARA LA PRENSA N°: 063/18**

Al término del plazo fijado por los gobiernos de la Argentina y el Reino Unido, varias empresas aéreas radicadas en Brasil, Chile y Uruguay manifestaron su interés en presentar propuestas concretas de nuevos vuelos regulares hacia las Islas Malvinas, con escalas periódicas en territorio continental argentino.

Dichas propuestas deberán ser evaluadas por las autoridades aeronáuticas competentes, del punto de vista de su viabilidad y de su conveniencia, en base a lo cual se concederán oportunamente las autorizaciones que correspondan.

### **b. ANUNCIO DE VUELOS A MALVINAS 2019**

En un breve comunicado emitido por la Cancillería argentina, se dio a conocer el anuncio de los vuelos desde San Pablo (Brasil) con dos escalas mensuales en la Provincia de Córdoba. El mismo hace referencia a lo siguiente:

## MARTES 27 DE NOVIEMBRE DE 2018. INFORMACIÓN PARA LA PRENSA N°: 474/18

Los Gobiernos de la República Argentina y el Reino Unido alcanzaron un entendimiento a fin de que la empresa LATAM opere un servicio aéreo adicional a las Islas Malvinas – partiendo de Brasil- con dos escalas mensuales en Argentina continental.

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 podrá 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 en 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 ese sentido, este vuelo regular adicional forma parte del proceso gradual de construcción de confianza, tendiente a intensificar los vínculos entre Argentina continental y las Islas.

### PLAN DE VUELO. VUELO DEL 20 DE NOVIEMBRE DE 2019

El desarrollo del primero vuelo con destino a las Islas Malvinas, con escala en Córdoba, ya tenía fecha: el 20 de noviembre de 2019, “el día de la soberanía” y esto no pasó desapercibido para los medios de comunicación en aquellos días. Ante acciones judiciales, por la denuncia presentada por Valeria Carreras ante supuestas irregularidades advertidas en el manejo de la relación bilateral Argentina-Reino Unido por parte del Gobierno en la gestión 2015-2019, quién solicitó una cautelar por el "daño inminente a los intereses de la Nación" que produciría el vuelo<sup>10</sup>.

Debemos destacar la información aportada en aquel momento por la web de Latam, empresa que desarrolla el vuelo. Desde Córdoba, el vuelo dura 4 horas 25 minutos y tenía un costo de US\$615,75, incluyendo una valija. Para regresar el próximo miércoles debía hacerse vía San Pablo (16 horas 15 minutos) y a un costo de US\$546,75. El vuelo fue autorizado por el decreto 602/19<sup>11</sup> y fue calificado por la Cancillería argentina como "un gran logro" para fortalecer los vínculos con la comunidad isleña y porque el modo en el que será operado pone de manifiesto la "soberanía argentina sobre el archipiélago".

Con el desarrollo de este primer vuelo desde el aeropuerto de Pajas Blancas, medios como Infobae informaron el despliegue del mismo con los siguientes títulos: ***“Sin turistas argentinos, así fue el primer viaje entre Córdoba y las Islas Malvinas”***<sup>12</sup>, buscando visibilizar el mero impacto que el mismo tuvo en convocatoria y

---

<sup>10</sup> Esta denuncia fue desestimada por el Juez Luis Rodríguez como asimismo las acciones del Fiscal Di Lello contra el Poder Ejecutivo Nacional. Para mayor información ver: La Justicia rechazó suspender el vuelo San Pablo-Córdoba-Malvinas. Clarín. 20 de noviembre de 2019. Disponible en: [https://www.clarin.com/politica/justicia-rechazo-suspender-vuelo-san-pablo-cordoba-malvinas-aprobado-politica-exterior-mauricio-macri\\_0\\_5FCeqVKQ.html?srsId=AfmBOoqV8dW2gPcV8NC8Culn60HNL9nkr1FAhSFO\\_JZENS6rKks21g6](https://www.clarin.com/politica/justicia-rechazo-suspender-vuelo-san-pablo-cordoba-malvinas-aprobado-politica-exterior-mauricio-macri_0_5FCeqVKQ.html?srsId=AfmBOoqV8dW2gPcV8NC8Culn60HNL9nkr1FAhSFO_JZENS6rKks21g6)

<sup>11</sup> Decreto Nacional disponible en: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/215257/20190902>

<sup>12</sup> Artículo disponible en: <https://www.infobae.com/sociedad/2019/11/21/sin-turistas-argentinos-asi-fue-el-primer-viaje-entre-cordoba-y-las-islas-malvinas/>

traslado desde Córdoba a las islas siendo de mayor funcionalidad para el traslado desde San Pablo (provenientes desde Europa) hacia las islas.

## VII. PANDEMIA Y CUARENTENA GLOBAL (2020-2021) Y LA DENUNCIA DEL FORADORI-DUNCAN (2023) EN LA GESTIÓN DE ALBERTO FERNÁNDEZ

Con el cambio de gestión presidencial en diciembre de 2019, la administración de Alberto Fernández, adoptaría una política de mayor dureza con relación a la Cuestión Malvinas. Pero el arribo de la pandemia global de COVID y la implementación de cuarentena feroz en el continente como en las islas determinaría un inmediato cierre de los cielos, dado lo cual los vuelos desde la Argentina continental a las Islas Malvinas llegaron a su fin. Recién a finales de 2021, sería reestablecidos los vuelos provenientes desde Santiago de Chile con escala mensual en Rio Gallegos a partir de desarticular de manera muy coordinada las medidas sanitarias impuestas ante el COVID-19.

El desarrollo del año 2022, con el marco del 40° aniversario del conflicto bélico, significó el arribo de muchos continentales a las islas motivado en este eje significativo. Pero los vuelos desde Córdoba no se reanudarían.

El arribo del mes de marzo de 2023, llegaría con noticias para la cuestión de los vuelos, ya que el gobierno argentino representado por el Canciller Cafiero decidió dejar sin efecto la Declaración Conjunta Foradori Duncan, comunicándose al Secretario del Foreign and Commonwealth Office James Cleverly. Esto por supuesto declarararía el final de los vuelos a las Islas Malvinas con la escala en Córdoba.

## VIII. DECLARACIÓN MONDINO-LAMMY, REANUDACIÓN DE VUELOS A MALVINAS ¿QUÉ POLÍTICA PARA QUE OBJETIVOS HACIA LA CUESTIÓN MALVINAS?

El día martes 24 de Septiembre del 2024, la entonces Canciller Diana Mondino junto al Secretario del Foreign and Commonwealth Office del Reino Unido, David Lammy, anunciaron la reanudación de los vuelos hacia las Malvinas, con escala en Córdoba y origen en San Pablo, reeditando el esquema de 2018. A partir de ello, La ex Canciller expresó ante el anuncio:

Tenemos la convicción de que las Malvinas son y serán argentinas. Si son argentinas, queremos poder tener una relación más fluida (...) Es una cuestión humana, la soberanía está resguardada. Esto lo iniciamos con un gobierno anterior, conservador, ahora lo seguimos con uno laborista<sup>13</sup>.

Rápidamente, las repercusiones del anuncio impactaron en los medios de comunicación. Desde referencia a una emulación al Pacto Foradori-Duncan, proyectada alusión desde los sectores políticos y de veteranos y ex combatientes que se oponen a la gestión del Presidente Milei, como asimismo referencias de actores de vinculados a Malvinas desde lo académico-intelectual que impugnarán el comunicado aduciendo la inconsistencia y carencia de constitucionalidad del mismo. A esta comunicación sobre los vuelos “reeditados”, se

---

<sup>13</sup> Mondino defendió el acuerdo con el Reino Unido para retomar los vuelos a Malvinas: “La soberanía está resguardada”. Infobae, 26 de septiembre de 2024.

sumaran la agenda humanitaria, en donde la visita realizada por los familiares de los Héroes que descansan en Malvinas fue materializada a principios del mes de diciembre del corriente y el compromiso de continuidad de la negociación del Plan Proyecto Humanitario en su tercera etapa como símbolo del diálogo y el despliegue de mesas de diálogo en torno a recursos naturales a nivel bilateral.

## IX. REFLEXIONES

A partir de desarrollo de este trabajo y de gestar una reflexión sintetizadora del presente, debemos advertir tres ejes centrales, sobre el tema que nos convoca. El primero de ellos, refiere a la cuestión humanitaria de los vuelos a Malvinas. Desde la década de 1970 y en los diversos escenarios posteriores a la guerra, la cuestión ha tenido penetración directa en todo proceso de diálogo bilateral. Desde la posibilidad del estado argentino de brindar a la población isleña en los setentas mejores a la calidad de vida de los mismos como ya en la posguerra, la posibilidad de que los veteranos, ex combatientes y familiares de los Caídos en la guerra pudiesen regresar a las islas, en pos de sanar sus heridas.

El segundo de ejes está centrado en la cuestión referida a la nacionalidad del operador de los vuelos hacia las islas. En los setentas las operaciones desplegadas inicialmente por la Fuerza Aérea Argentina y luego por LADE demarcarían la presencia de una bandera nacional en las comunicaciones aéreas entre el continente y las islas. Ya con el reinicio de los vuelos en 1999, la operaciones desplegadas por LAN CHILE y luego por LATAM, son consecuencia directa de la intransigencia de la población isleña al arribo de aeronaves con bandera argentina y muchos menos aún vuelos directos provenientes desde Buenos Aires sin escalas intermedias. Rio Gallegos y Córdoba son la respuesta a esto.

Finalmente, el tercer eje está íntimamente vinculado al escenario doméstico argentino. Los debates, cruces e incluso acciones legales desplegadas en pos “frenar” o “incentivar” el despliegue de estos vuelos. Un universo amplio de actores, con sus intereses e incluso sus presiones expone la complejidad de la trama vinculada a esta cuestión.

Hoy nos hallamos frente a este nuevo escenario el cual, sin lugar a dudas, es de suma complejidad para exponer posiciones sin haber realizado un análisis y minucioso estudio del mismo. Hoy nos hallamos frente a un complejo desafío, aguardando la fecha del restablecimiento de los vuelos y observando la repercusión de los mismos y los nuevos escenarios que se abrirán a partir de los mismos.

## X. BIBLIOGRAFÍA:

- Corbacho, Alejandro (2005) *Evaluación de la política exterior hacia las Malvinas: el acuerdo sobre los vuelos de 1999*. Universidad del CEMA Documento de Trabajo N° 314. Diciembre. Disponible: <https://ucema.edu.ar/publicaciones/download/documentos/314.pdf>
- Gomez, Federico Martín (2019) *Volar o no volar. Esa es la cuestión*. Debates y construcciones domésticas sobre los vuelos continentales a Malvinas. Repositorio de la Universidad Nacional de La Plata: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/119287>. Accedido el 12/12/2024.
- Gomez, Federico Martín y Maccari, Jazmín (2024) *La “Casa de las Malvinas”. Un actor, su historia... todo por conocer*. Dunken
- Gomez, Federico Martín (Comp.) (2021) *A 50 años de los acuerdos de comunicaciones de 1971. Actores, acciones, escenarios y potencialidades*. Disponible en: <http://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2021/11/a50anioDeLosAcuerdoDeComunicacionesDe1971.pdf>

- Maccari, Jazmín y Gomez, Federico Martín (2023) Señorita Maestra. Las Maestras argentinas en nuestras Islas Malvinas (1974-1982)
- Machuca (2001) Malvinas: el Acuerdo del 14 de julio de 1999. Boletín del Centro Naval. Número 803 Volumen 119 Julio / diciembre de 2001. Disponible en: <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN803/803machuca.pdf>

#### DIARIOS:

- Relaciones con Gran Bretaña: posición de Duhalde y de De La Rúa. Los candidatos del PJ y la Alianza apoyan el convenio. Clarín. 15 de Julio de 1999. Disponible en: [https://www.clarin.com/politica/candidatos-pj-alianza-apoyan-convenio\\_0\\_Sk6xQ6l0Yg.html](https://www.clarin.com/politica/candidatos-pj-alianza-apoyan-convenio_0_Sk6xQ6l0Yg.html)
- Posiciones en torno al acuerdo. Disponible en: <http://abcdonline.com.ar/tea/info/2300-2399/C-2332.pdf>
- La Justicia rechazó suspender el vuelo San Pablo-Córdoba-Malvinas. Clarín. 20 de noviembre de 2019. Disponible en: [https://www.clarin.com/politica/justicia-rechazo-suspender-vuelo-san-pablo-cordoba-malvinas-aprobado-politica-externo-mauricio-macri\\_0\\_5FCeqVKQ.html?srsIid=Afm-BOoqV8dW2gPcV8NC8Culn60HNL9nkr1FAhSFO\\_JZENSb6rKkS21g6](https://www.clarin.com/politica/justicia-rechazo-suspender-vuelo-san-pablo-cordoba-malvinas-aprobado-politica-externo-mauricio-macri_0_5FCeqVKQ.html?srsIid=Afm-BOoqV8dW2gPcV8NC8Culn60HNL9nkr1FAhSFO_JZENSb6rKkS21g6)
- Mondino defendió el acuerdo con el Reino Unido para retomar los vuelos a Malvinas: “La soberanía está resguardada”. Infobae, 26 de septiembre de 2024. Disponible en: <https://www.infobae.com/politica/2024/09/26/mondino-defendio-el-acuerdo-con-el-reino-unido-para-retomar-los-vuelos-a-malvinas-la-soberania-esta-resguardada/>

#### LEGISLACIÓN:

- Decreto Nacional 757/82 BUENOS AIRES, 16 de Abril de 1982. Boletín Oficial, publicado el 23 de Abril de 1982, Vigente, de alcance general. Disponible en: <https://www.saij.gob.ar/757-nacional-denominacion-puerto-argentino-localidad-islas-malvinas-conocida-como-puerto-stanley-dn19821000757-1982-04-16/123456789-0abc-757-0001-2891soterced>
- Decreto Nacional Número 369/04, firmado por el Poder Ejecutivo, el día 10 de junio del 2005, en el cual se concede permiso a “Aerolíneas Argentinas” para operar con frecuencias a las Islas Malvinas
- Decreto Nacional disponible en: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/215257/20190902>
- Artículo disponible en: <https://www.infobae.com/sociedad/2019/11/21/sin-turistas-argentinos-asi-fue-el-primer-viaje-entre-cordoba-y-las-islas-malvinas/>

#### COMUNICADOS CANCELLERÍA ARGENTINA:

- Carta Conjunta de Febrero de 2018 Comunicado para la Prensa N°: 053/18 “Gestiones por vuelos a Malvinas” Viernes 16 de febrero de 2018.
- Comunicado para la Prensa N°: 063/18. Jueves 1 de marzo de 2018
- Información para la Prensa N°: 474/18. Martes 27 de noviembre de 2018.

# HACIA LOS ACUERDOS DE 1999. PROPUESTAS ARGENTINAS PREVIAS PARA LA SOLUCIÓN DE LA SOBERANÍA SOBRE LAS ISLAS MALVINAS EN LA DÉCADA DEL 90

## TOWARDS THE 1999 AGREEMENTS. PREVIOUS ARGENTINE PROPOSALS FOR THE SOLUTION OF SOVEREIGNTY OVER THE MALVINAS ISLANDS IN THE 90S

OSCAR MASTROPIERRO<sup>1</sup>

**Resumen:** En este artículo buscaremos abordar las diversas y múltiples propuestas de solución de la controversia soberana existente sobre Malvinas, durante la década del '90 y como se arribó a la Declaración de 1999 sobre vuelos a las islas.

**Palabras Clave:** Malvinas, propuestas, acuerdos, vuelos

**Abstract:** In this article we will seek to address the diverse and multiple proposals for solving the existing sovereign controversy over the Malvinas, during the 1990s and how the 1999 Declaration on flights to the islands was arrived at.

**Keywords:** Malvinas, proposals, agreements, flights

### I. PRESENTACIÓN

La guerra de las Malvinas constituyó, tal vez, el suceso histórico militar externo más relevante de la historia argentina del siglo XX. Fue el único conflicto bélico llevado adelante por el país por cuestiones de soberanía

---

<sup>1</sup> Oscar Mastropierro. Profesor de Geografía (UNICEN). Magíster en Relaciones Internacionales (UNICEN). Alumno del doctorado en Relaciones Internacionales (USAL). Docente y Director de la carrera de Relaciones Internacionales (FCH-UNICEN). Miembro fundador y Coordinador Región Pampeana de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas (ReFEM 2065). Miembro de la Red Argentina de Profesionales para la Política Exterior (REDAPPE).

territorial en el siglo. La recuperación de las islas concretada en abril de 1982 desencadenó una rápida respuesta militar británica, que las volvió a invadir en junio del mismo año. Malvinas fue la primera guerra aeronaval desde la Segunda Guerra Mundial y la mayor movilización naval desde 1945.

La breve ocupación argentina puso fin a 149 años de posesión ininterrumpida del Reino Unido, ya que las islas habían sido usurpadas en enero de 1833, cuando una fuerza militar desalojó a las autoridades argentinas allí residentes, hecho que constituyó la primera invasión británica del archipiélago.

A partir de entonces, la Argentina reclamó insistentemente su devolución recibiendo constantemente la respuesta invariable de que su majestad británica no dudaba de sus derechos sobre los territorios australes.

A nivel sistémico, la finalización de la rivalidad Este-Oeste, coincidió temporalmente con la llegada de Carlos Menem a la presidencia. A partir de entonces, el poder hegemónico norteamericano produjo una revisión profunda en la agenda de la política exterior del nuevo gobierno argentino.

La interdependencia compleja pasó a ser una de las reformulaciones del paradigma hegemónico (realismo); un esfuerzo teórico e ideológico que se presentaba como un sustituto funcional para el mantenimiento del orden internacional configurado en la posguerra y su continuidad bajo una supremacía norteamericana en declinación, mediante el sostenimiento de los regímenes internacionales creados bajo esa hegemonía (ONU, GATT, Acuerdos de Bretton Woods, etc.) (Bernal-Meza; 1991:23). La interdependencia también se observaba en la creciente proliferación de grupos, intereses o actores internacionales -tanto privados como estatales- que iban creando una red cada vez más compleja de interacción e intercambio internacional; formando regímenes o circuitos globales con sus propias reglas y comportamientos en lo económico-financiero, en lo educativo-cultural, en lo científico-tecnológico, en lo político, en lo militar, etc. Estos desarrollos fueron transnacionalizando o internacionalizando las sociedades nacionales, todo ello facilitado por el aumento, diversificación y rapidez de las comunicaciones (Perina; 1988:263-264).

## II. CONCEPTOS PARA UNA NUEVA POLÍTICA EXTERIOR: EL ESTADO COMERCIAL Y EL REALISMO PERIFÉRICO

En los años noventa se le dio gran importancia desde el punto de vista teórico, a lo planteado por Richard Rosecrance en su libro "La expansión del Estado comercial" (1987), donde construye un tipo ideal de estado que es precisamente el "Estado comercial", en oposición al "Estado realista".

Rosecrance consideraba que con la interdependencia y con la relación costo-beneficio de la guerra, los estados tendían a acercarse al polo comercial. El objetivo de este estado comercial era encontrar los nichos en la economía mundial para una inserción más favorable y propicia en el mercado internacional. El recurso básico era la gente, la inteligencia, la tecnología, la ciencia, a partir de allí la especialización, teniendo como ejemplos a Japón y Alemania.

Ese tipo ideal de Estado es el que permitió la formulación de la política exterior argentina entre 1989 y 1999, la que se diseñó sobre la base del pensamiento de Carlos Escudé (1995), quien aplicó un nuevo paradigma, cuyo modelo de política exterior era el "realismo periférico". La adopción de esta alternativa implicaba, en términos de política exterior, tres posiciones básicas: a) una alianza con las potencias vencedoras de la guerra fría, en particular con Estados Unidos y, por tanto, abandono del no alineamiento; b) aceptación de las nuevas reglas de juego de la economía y la política mundiales en la construcción del "nuevo orden"; c) profundización

de las vinculaciones transnacionales de la Argentina, mediante la aplicación de una política económica de apertura, desregulación, privatizaciones y retracción del Estado.

El realismo periférico también era un tipo ideal de política exterior que era, a su vez, la quintaesencia de ese Estado comercial de Rosecrance, consistente en una política exterior adecuada a los Estados periféricos, dependientes, vulnerables y poco relevantes para los intereses vitales de las grandes potencias (Escudé; 1992:18), la cual contaba con tres principios básicos (Escudé, 1992:45-46). En primer lugar los estados dependientes, vulnerables, empobrecidos y poco estratégicos para los intereses vitales de la potencia dominante, debe eliminar sus confrontaciones políticas con las potencias y sólo confrontar en temas que afecten al bienestar de la población. En segunda instancia la política exterior debía evaluarse en términos de costos y beneficios materiales y en términos de costos eventuales. Y finalmente, la autonomía debe redefinirse según la capacidad de un estado en función de los costos relativos de la confrontación con la potencia. Autonomía no significaba libertad de acción.

Teniendo en cuenta esos principios, la Argentina era vista como un país periférico, empobrecido, endeudado y poco relevante para los intereses vitales de las potencias centrales, con algunas de las cuales estuvo enfrentada por largo tiempo, generándole graves costos que impidieron su inserción internacional en vistas de su progreso. Para superar este problema, la Argentina debía bajar el nivel de sus confrontaciones políticas con esas potencias, concentrando y administrando su poder de enfrentamiento en aquellos asuntos comerciales y financieros que realmente se vincularan en forma directa con su bienestar y base de poder. Teniendo en cuenta estas particularidades, la política exterior del gobierno de Carlos Menem se caracterizó por el alineamiento con Estados Unidos; por la renuncia a gestos de confrontación en la cuestión de las Malvinas; por la continuación de la política de Alfonsín de acercamiento e integración con Chile, Brasil y demás países del Cono Sur; por el desmantelamiento del plan nuclear y misilístico; por la limitación de la confrontación con las grandes potencias; y por el alto perfil en la mediación de conflictos diversos (Escudé, 1992:24),

### III. EL GOBIERNO DE CARLOS MENEM Y LAS ISLAS MALVINAS

El presidente Carlos Menem, en el discurso que pronunciara ante la Asamblea Legislativa en ocasión de asumir el mandato, el 8 de julio de 1989, se comprometió a *"dedicar el mayor y más importante de mis esfuerzos, en una causa que libraré con la ley y el derecho en la mano. Será la gran causa argentina. La recuperación de nuestras Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur"* (MRECIC, 25/09/91, p 1).

La designación de Domingo Cavallo como Ministro de Relaciones Exteriores fue acompañada por declaraciones en el mismo sentido, al manifestar que *"Nosotros apuntaremos, sin lugar a dudas, al reconocimiento de nuestra soberanía y a la recuperación de las islas Malvinas... Necesitamos que las vías diplomáticas que utilizemos para reafirmar nuestros derechos no entorpezcan nuestra relación económica con Europa, por ejemplo... vamos a trabajar por la preservación de nuestros derechos sobre las islas Malvinas con realismo y con suma prolijidad para evitar los gravísimos daños económicos que han emergido de este conflicto"* (Clarín, 25/06/89:8).

El 11 de julio de ese año el gobierno británico anunciaba que existían posibilidades de normalizar las relaciones con la Argentina, luego de que el nuevo presidente argentino afirmara que estaba dispuesto a recomponer los vínculos con Londres, sin incluir la cuestión de la soberanía de las islas Malvinas. Desde el Foreign Office se expresó que estaba constantemente abierta la disposición británica para conseguir la normalidad de las relaciones con Argentina, logrando progresos en asuntos prácticos que excluyan el de la soberanía.

Por su parte Carlos Menem manifestaba que *"queremos llevar a cabo conversaciones que restablezcan relaciones con Inglaterra y dejar el tema de la soberanía, no de lado sino bajo un paraguas, una campana de cristal. En tanto y en cuanto la señora Thatcher o Inglaterra no toque el tema soberanía, nosotros vamos a proteger esa cuestión, también no tocándola"* (Clarín, 25/06/89:8). Por su parte Cavallo agregaba que *"si llegamos a un acuerdo para el restablecimiento de las relaciones con el Reino Unido sin duda cesarían las hostilidades, pero de todas maneras, estas no fueron declaradas por parte de nuestro país, pero dentro de aquel restablecimiento obviamente esto significaría de por sí un cese formal de hostilidades"* (El Cronista. 11/07/89:9).

Gran Bretaña aprovechó la oportunidad para reiterar el pedido a la Argentina para que declare formalmente un fin a las hostilidades que comenzaron en 1982. Un comunicado del Foreign Office manifestaba que Gran Bretaña *"ha expresado consistentemente su disposición para trabajar en busca de relaciones más normales con la Argentina, logrando progresos en asuntos prácticos, por ejemplo, lazos comerciales y aéreos, excluyendo el de la soberanía. Si los argentinos se están moviendo ahora hacia esa posición, entonces habría posibilidades de apertura. Vislumbramos movimientos hacia una reanudación de las relaciones diplomáticas, pero es muy temprano para hablar sobre esto. Primero debe progresarse en la remoción de barreras prácticas y aumentar la confianza. Nosotros anunciamos una cesación de hostilidades en 1982 y desde entonces, en muchas ocasiones, hicimos un llamado a la Argentina para que hiciera lo mismo"* (Ámbito Financiero, 12/07/89:8).

Producido estos avances en la relación, pronto vinieron nuevas negociaciones y acuerdos efectivos entre las partes, entre las que se pueden mencionar: la concreción del paraguas de soberanía, la declaración del cese de hostilidades, la reunión de Nueva York, las reuniones substantivas de Madrid I y Madrid II, las negociaciones por la exploración y explotación de los recursos pesqueros primero y petroleros después, las medidas para evitar incidentes en la esfera militar, contactos bilaterales argentino-británicos, la política de seducción, los diálogos con los isleños a través de la BBC, la correspondencia enviada, el interés en el desminado de las islas y las reuniones de los grupos de trabajo sobre el Atlántico Sur, entre otras. Todas ellas fueron llevadas adelante fehacientemente y no forman parte de este trabajo.

Pero si hubo por parte del gobierno argentino diferentes propuestas o iniciativas, aunque nunca oficiales para encontrar una solución al problema de la soberanía. A continuación se abordan esos intentos argentinos de tratar de que el Reino Unido aceptara alguna de las sugerencias realizadas por lo general ante los medios.

## IV. PROPUESTAS ARGENTINAS PARA LA SOLUCIÓN DE LA SOBERANÍA SOBRE LAS ISLAS MALVINAS

### a. FÓRMULA DE LAS ISLAS ALAND

Con la intención de dar un mensaje claro a los malvinenses y de una postura rígida en cuanto al reclamo pero con cierta flexibilidad, el canciller Guido Di Tella visitó las islas Aland, el 4 de noviembre de 1993, pertenecientes a Finlandia pero pobladas mayoritariamente por suecos. La solución encontrada en los años veinte entre ambos países en disputa por las islas *"es un cuento que terminó bien, pero la futura solución para las Malvinas tiene que ser como un traje a medida"*, agregó el canciller (Clarín, 05/11/1993:2).

Las islas Aland, ubicadas en el mar Báltico, pertenecen a Finlandia pero están habitadas por unos 30 mil suecos que gozan de un status especial. Se trata de sesenta y cinco mil islas, islotes y peñascos que tienen

una superficie de 6.739 km<sup>2</sup> (las Malvinas tienen casi el doble). Las Aland estuvieron bajo control sueco hasta el siglo XIX cuando fueron ocupadas por Rusia, luego de una serie de sangrientas guerras. En 1917, cuando Finlandia se independizó de Rusia, las islas quedaron bajo soberanía finlandesa y fueron desmilitarizadas. Pero ante los reclamos de la población de origen sueco, la Liga de las Naciones -a pedido de Gran Bretaña- confirmó la soberanía finlandesa pero concedió un status especial a su población.

Agregó Di Tella que *"Ciertamente es un ejemplo interesante, donde en un caso que tiene algunas similitudes se encontró una solución que ha funcionado muy, pero muy bien, para satisfacción de todas las partes... no sería imposible que algunas de las características de este modelo se usen para nuestro conflicto. Otras tendrán que ser específicas para el caso del Atlántico sur. Los británicos tomaron nota de lo que estamos diciendo y pensando, pero no les pedimos respuesta a nuestra iniciativa"* (Clarín, 06/11/1993:8).

Los isleños respondieron este mensaje "seductor" de Di Tella a través del representante de los isleños en Londres, Sukey Cameron, en forma muy clara, ya que consideraban que la situación de las Aland no era comparable con la de las Malvinas. *"No existe paralelismo entre esos dos casos, porque la soberanía está en el Reino Unido y las Falklands quieren que esta situación se mantenga"*, fue la respuesta (Clarín, 12/11/1993).

## b. PROPUESTA DE ARBITRAJE

Al acercarse el décimo aniversario de la recuperación argentina de las islas Malvinas, el presidente Carlos Menem buscó producir un salto cualitativo en la gestión por Malvinas. En estas circunstancias las señales surgían por declaraciones del presidente -la idea de visitar Londres por ejemplo-. En forma sorpresiva el presidente anunció el 4 de enero de 1992 que su gobierno deseaba someter el conflicto por la soberanía de las Malvinas con Gran Bretaña a un tribunal arbitral internacional. La idea argentina era encuadrar ese pleito en forma similar al arbitraje acordado con Chile en agosto de 1991 por la zona de Lago del Desierto, en la provincia de Santa Cruz. Dijo que *"no hay mejor forma de recuperar las islas que a partir de este diálogo que estamos manteniendo con Gran Bretaña. Habíamos avanzado mucho hasta 1982 y, bueno se desbordó todo después de la guerra de las Malvinas. El gobierno anterior no quiso abrir ningún tipo de diálogo con Gran Bretaña. Nosotros inmediatamente reiniciamos las relaciones diplomáticas y, entre otras cosas por ejemplo, las 200 millas de exclusión desde la costa de Malvinas, mar adentro, donde no podían entrar las naves argentinas ni las aeronaves, ahora tan sólo han quedado reducidas a 15 millas, a partir de este diálogo y seguimos conversando, diría yo, con la aspiración de que en tiempo no muy lejano, a partir de este diálogo, podamos recuperar nuestra soberanía. Es imposible a través de la guerra conseguir ese objetivo, ya hemos tenido una muestra hace diez años. Por otra parte, la diplomacia es una suerte de continuación de la guerra con otras armas, como es el diálogo, los arbitrajes... No sé cuando, pero no tengo la menor duda de que tarde o temprano las islas Malvinas volverán a ser recuperadas soberanamente por la Argentina"* (Ámbito Financiero, 10/021/1992:10).

Por su parte el canciller Guido Di Tella manifestó su convicción de que *"la solución que hipotéticamente se logre va a ser enteramente satisfactoria tanto para los intereses como para los deseos de los kelpers"*. Al explicar cuáles eran las características y los fundamentos de la iniciativa del arbitraje manifestó que nuestro país se remitía *"a todo el menú de alternativas mencionados en la Carta de las Naciones Unidas para la solución pacífica de controversias. Incluye negociaciones bilaterales, multilaterales, arbitrajes, en fin, fallos internacionales... no se lanzó una idea de un arbitraje para Malvinas en forma específica. Se lanzó la idea de un menú de opciones como el que acabo de decir. El arbitraje podrá surgir de una negociación y el Presidente fue muy claro al decir eso..."* (Clarín, 06/01/1992:5).

La respuesta británica no se hizo esperar. El gobierno de Gran Bretaña consideró al día siguiente de las declaraciones de Menem, que era conveniente continuar preservando la cuestión de la soberanía de las Malvinas bajo la fórmula del paraguas protector. La definición británica constituyó una forma indirecta y elegante de rechazar la nueva propuesta argentina de descongelar el tema para ensayar todas las alternativas posibles de solución. Craig Faulkner, encargado de negocios y número dos de la embajada británica en Buenos Aires, aclaró que *"consideramos conveniente que continúe en vigencia la conocida fórmula sobre soberanía, que ha sido una base muy exitosa para nuestras relaciones durante los últimos dos años... no hay ninguna propuesta concreta sobre la mesa"* (Clarín, 07/01/1992:2-3).

La fórmula lograda para avanzar en el diálogo con el Reino Unido, en cuestiones de interés mutuo relativas al archipiélago, fue la del paraguas de soberanía. Esto es, se consignaba la existencia de una disputa, pero se suspendía cualquier tratamiento de la misma. El punto era si se necesitaba innovar en la solución buscada. Una aproximación intuitiva a la cuestión indicaba que no. Si bien la Argentina había afianzado sus vínculos con los Estados Unidos y abandonado el activismo de los No Alineados, estaba lejos de haber logrado los apoyos externos para retomar la vía de su crecimiento económico. Y, si bien había ordenado su propia casa, con la estabilidad y la reforma del Estado, lo hizo al precio de prolongar la recesión y la postergación de inversiones.

Si ello era así en general, podía pensarse como sería la situación en regiones como la Patagonia, necesitadas de un enérgico desarrollo y en la cual, por el contrario, la explotación de sus recursos involucionaba, mientras que el poblamiento mostraba índices más preocupantes que en el pasado. La Patagonia es la región más próxima a Malvinas y su óptimo desenvolvimiento aparecía como una precondition para una activa vinculación con los habitantes de las islas.

De manera que ni las circunstancias externas ni las internas aparecían propicias para un nuevo giro de la diplomacia en torno de Malvinas. De alguna manera ello quedó en evidencia por la falta de una presentación, formal o informal, del gobierno argentino ante el gobierno de Londres, cuyos diplomáticos expresaron su esperanza de que nuestro país no hubiera abandonado la concepción del paraguas de soberanía. De hacerlo, ello sería, en todo caso, a favor de una irreflexiva política de palabras consumadas, de la misma manera que se hablaba de hechos consumados.

El comunicado de la Cancillería defendía la solución de la controversia por alguno de los métodos pacíficos consagrados en la Carta de las Naciones Unidas. Esa aspiración no podría ser compartida y, para que se realizara, debía haber consenso de las partes, que solamente podría ser logrado a través de trabajos diplomáticos que se desconocían o de sondeos que pusieran esa aspiración en un plano diferente al conocido antes de que se desataran las hostilidades en Malvinas.

La frase presidencial según la cual *"la diplomacia es una suerte de continuación de la guerra con otras armas, como el arbitraje, cuando es posible"*, puede ser considerada como un recuerdo en relación a Clausewitz, pero difícilmente resultaba adecuada al caso considerado, donde hubo efectivamente una guerra cruel e innecesaria (Clarín, 09/01/1992:8).

Si lo que quiso decir era que el objetivo de nuestro país seguía siendo el mismo -recuperar las islas, a las que consideraba parte integrante de su territorio-, entonces el "menú de soluciones" a que se refirió a su vez el canciller Guido Di Tella, resultaba digno de examen, pues incluía novedades en relación a "los deseos" de los isleños que podrían contradecir el punto de vista argentino. Y ello sin perjuicio de tomar en cuenta el interés de los pobladores, que debería ser atendido en cualquier acuerdo que se lograra en el futuro.

De manera que esa reactivación del tema Malvinas podía ser considerada por lo menos inoportuna, en función de la información dada a conocer por la Cancillería, a la que se añadía el rechazo británico de la iniciativa. Indudablemente no era una continuación de la política correcta ensayada en este tema por la administración Menem y, por ello, cabía prevenir con respecto a los riesgos que encerraba. En todo caso, la cautela era mejor en temas diplomáticos que la incontinencia (Clarín, 09/01/1992:8).

En esas mismas declaraciones, Di Tella, habló de los deseos de los isleños, una definición que ninguno de sus predecesores habría arriesgado: *"La existencia de los kelpers, sus deseos e intereses son un factor del problema. No existe la más mínima duda. Ahora si se va a dejar que dos mil personas bloqueen una solución o no, ya es otra historia. Pero creemos que la solución a que se va a llegar tendría que ser enteramente satisfactoria tanto para los intereses como para los deseos de los kelpers"* (Clarín, 06/01/1992:5).

Las críticas a esta propuesta llegaron de parte del ex canciller del gobierno radical, Dante Caputo, para quien *"se habla con ligereza de someter a arbitraje la cuestión desconociendo que esta no es una controversia de límites, sino una disputa enmarcada en el proceso de descolonización... se admite por primera vez en nuestra historia el reconocimiento de los deseos de los kelpers, con lo cual se genera el primer antecedente que apoya la tesis británica en favor del principio de autodeterminación de los habitantes de las islas... Los británicos no precisan defender más sus posiciones, ya que esa tarea corre ahora por cuenta del gobierno argentino"* (La Nación, 08/01/92:8).

Por sugerencia de Carlos Escudé, el canciller Guido Di Tella cambió la doctrina sobre los isleños que compartían los argentinos y los británicos del Partido Laborista: en la negociación sobre las Malvinas importaban los intereses de los isleños, más que sus deseos. Era una forma de decir que el peso mayor de cualquier negociación pasaría por Londres y Buenos Aires, que cuidarían de los intereses de los isleños, más que por Port Stanley. Pero en enero de 1992, Di Tella dijo que, para la Argentina, y por razones democráticas, los deseos pasaban a ser cruciales.

Atentos al canciller, los isleños reforzaron entonces la expresión de sus deseos. Primero rechazaron -en una votación dividida- una entrevista con Di Tella en Londres. Y el 1 de abril de 1993 emitieron un comunicado en el que citaban palabras de Di Tella (*"La Argentina verdaderamente quiere que el estilo de vida de los isleños no cambie, o cambie hasta donde ellos quieran"*) para subrayar su conformidad con *"el actual estilo de vida, del cual son parte esenciales la lealtad a la Corona Británica y el deseo de mantener nuestra libertad para determinar nuestro propio futuro"*. Agregaban que carecían de deseo alguno de *"ser integrados a la Argentina"*, aunque aceptaban que, si la Argentina anulaba su demanda de soberanía, *"el contacto y la cooperación entre las islas y la Argentina podría hacerse posible sin la sospecha subyacente de que fuesen utilizados como una cobertura para otra ocupación argentina y una eventual absorción"* de las islas (Página 12, 02/04/93:12).

Fueron muy claras también las declaraciones del embajador británico en Buenos Aires, Humphrey Maud, en mayo de 1993, sobre las intenciones de Gran Bretaña con respecto a la posibilidad de tratar el tema de la soberanía. El funcionario decidió echar por tierra el conocido anhelo del presidente Carlos Menem de recuperar la soberanía de las islas Malvinas antes del año 2000. Según el diplomático *"en el tema de la soberanía las posiciones son muy contradictorias, y para nosotros sería inútil reabrir esa cuestión cuando hemos podido hacer tantos avances en otros campos"*. A continuación, ratificando la intransigencia del gobierno británico, añadió que *"El presidente Menem tiene su posición, pero esa es una postura que no compartimos. Espero que podamos mantener la posición actual por mucho tiempo más"*. Hizo hincapié en el respeto al derecho de autodeterminación de los isleños, donde *"El pueblo argentino fue quizás un poco lento en comprender que para el gobierno británico son los derechos democráticos de los habitantes de las islas los que cuentan, por*

*eso dijimos públicamente que no tenemos ningún interés estratégico en mantener nuestra presencia en las islas; estamos allí sólo para proteger el derecho a la autodeterminación de sus habitantes"* (Página 12, 19/05/93:7).

Mostrando discrepancias con esta propuesta oficialista, el senador Eduardo Menem descartó, en octubre de 1994, la posibilidad de solicitar un arbitraje internacional para las Malvinas, tal como ocurrió con Laguna del Desierto. Manifestó que *"El arbitraje es si hay alguna duda en los derechos, pero en este caso nosotros no tenemos ninguna duda... Malvinas es un caso totalmente distinto a Laguna del Desierto, porque en las islas hay usurpación por parte de una potencia extracontinental y ahí no cabe el arbitraje sino, lisa y llanamente, que nos devuelvan los terrenos ocupados por la fuerza"* (Clarín, 25/10/94:5).

Sobre estas declaraciones de Eduardo Menem se manifestó contrario Marcelo Kohén, docente de derecho de la Universidad de Ginebra. El primer argumento del senador, donde el arbitraje solo es factible si hay alguna duda en los derechos, inspira el comentario de que la Argentina nunca tuvo dudas de sus derechos sobre la región de Laguna del Desierto, como tampoco los tiene sobre las Malvinas. Afirmar que se recurre al arbitraje cuando se tienen dudas es peligroso e incorrecto. Lo primero, porque ello significaría que toda proposición de recurso a la vía jurisdiccional podría en adelante ser sospechada como muestra de incertidumbre en cuanto a la legitimidad de una reivindicación. Lo segundo, porque los estados recurren a la instancia arbitral o judicial cuando llegan a la conclusión de que es imposible arribar a un arreglo por la vía de la negociación y de ciertas concesiones recíprocas. En realidad, cuando un estado tiene sobradas dudas sobre su posición jurídica hará todo lo posible por evitar la instancia jurisdiccional. Este ha sido, en efecto, la actitud permanente del Reino Unido en relación con las Malvinas (Kohén, La Nación, 05/12/94:9).

El segundo argumento mencionado por el senador Menem, de que en Malvinas hay usurpación y por lo tanto solo vale la devolución, implica necesariamente que el Reino Unido reconozca que cometió una usurpación y que restituya las islas. Se trata en realidad de cómo el conflicto debe terminar. Pero esta afirmación no tiene nada que ver con la manera o los métodos por seguir para llegar al resultado deseado. La instancia jurisdiccional no es más que uno de los medios de solución pacífica de controversias. En el caso de Malvinas, la Argentina ha intentado sin éxito los más variados modos de solución pacífica, e inclusive la aventura militar con el resultado conocido. Pero la posición del Reino Unidos ha sido inflexible al negarse a discutir la cuestión de soberanía y afirmar que son los habitantes los que deben decidir.

El gobierno argentino demostró coraje al llevar Laguna del Desierto al arbitraje. Seguir un camino similar al arbitraje en Laguna del Desierto en el caso de Malvinas exigía primeramente una buena preparación de la defensa de la tesis argentina, como se hizo para el arbitraje argentino-chileno. La solución judicial no era la única alternativa posible si existía buena fe en ambas partes. Por el contrario, si ellas se mantenían inflexibles en sus posiciones y ya se habían utilizado sin éxito todas las otras opciones, y si se estaba seriamente interesado en resolver definitivamente la cuestión, la alternativa judicial de ninguna manera debería ser una hipótesis descartada de antemano. En la hipótesis de un rechazo británico a someter la cuestión a la Corte Internacional de Justicia implicaría un fortalecimiento muy importante de la posición política y jurídica de la Argentina, aunque la cuestión quedara sin resolver (Kohén, La Nación. 05/12/94:9).

### C. SOBERANÍA COMPARTIDA

En junio de 1993, desde Ginebra, Carlos Menem introdujo un nuevo elemento en la negociación con el Reino Unido por la soberanía de las islas Malvinas. El presidente propuso la variante de la "soberanía compartida",

es decir que en las Malvinas *"flameen las dos banderas"*, al considerar esa propuesta como *"un paso muy importante"*.

Era la misma propuesta que en un momento de la guerra de Malvinas hiciera Alexander Haig, mediador en nombre de Ronald Reagan. Menem formuló esas declaraciones durante una conferencia de prensa que ofreció luego de participar en la 80ª Conferencia Internacional del Trabajo. Menem dijo que *"si bien la Argentina seguirá bregando para obtener la soberanía total del archipiélago usurpado en 1833 por Inglaterra, existen otras alternativas intermedias, que podrían canalizarse a través de negociaciones bilaterales con el Reino Unido"* (Ámbito Financiero, 09/06/93:10).

Esta propuesta fue reiterada por el presidente Menem en Junio de 1995 cuando volvió a admitir la posibilidad de compartir la administración con las dos banderas, la argentina y la británica, en una hipotética solución diplomática del conflicto. Inmediatamente la embajada británica en Buenos Aires, al conocer las declaraciones presidenciales, rechazó de plano la posibilidad de administración compartida, ratificando que la posición de Londres no había cambiado y que la soberanía era un tema donde cabían discusiones (Clarín, 09/06/95:21).

Para Di Tella, la idea del presidente argentino podía ser un disparador para la creación de nuevas y distintas opciones de solución progresiva. En ese camino, no se podía dejar de lado la evidencia de que cualquier solución debía tomar en cuenta todos los factores del problema, aun la opinión de la comunidad de los habitantes de las islas (Di Tella, 1997:19).

El tema de la soberanía compartida fue retomado meses antes de la visita del presidente a Londres, a realizarse en la segunda mitad del año 1998. Si bien la cuestión de la soberanía de las Malvinas no figuraba en la agenda que armaron las cancillerías de la Argentina y el Reino Unido, Menem igual consideró que su visita a ese país -la primera de un presidente argentino tras la guerra de 1982- no estaba condicionada. El presidente argentino reflató su deseo de que antes de fin de siglo la Bandera argentina estuviera izada nuevamente en las islas, por ello hacía mención a que *"podemos hablar de soberanía compartida. Y por qué no acerca de la posibilidad de que la Bandera argentina flamee junto a la inglesa antes del año 2000. Es uno de mis grandes sueños que, por ahí, se me hace realidad"* (Clarín, 31/12/1997).

Esa idea no solamente fue rechazada por los habitantes de las Malvinas -que se oponían a cualquier acercamiento con nuestro país y pugnaban por la autodeterminación- sino también por el gobierno británico, en ese entonces en poder de los conservadores. La llegada del laborista Blair no modificó sustancialmente el panorama, aunque sí permitió abrir la puerta al viaje de Menem, uno de los principales anhelos del presidente argentino.

#### **d. ESTADO LIBRE ASOCIADO**

En julio de 1993, Guido Di Tella reconoció que la diplomacia argentina estaba estudiando los casos de los territorios con status especiales para aplicar una salida semejante en las Malvinas y, de ese modo, destrabar la negociación con Gran Bretaña. *"Yo concibo la creación de una jurisdicción que tenga atributos especiales dentro de la soberanía inequívoca argentina, el status se verá después"*, fueron las palabras del canciller.

De este modo Di Tella se refería, sin desmentir, a la formulación de una propuesta de nuestro país para convertir a las Malvinas en un Estado libre asociado a la Argentina. La figura de Estado asociado rige la relación entre los Estados Unidos y Puerto Rico. *"Estamos pensando en un status especial que garantice el estilo de vida de los isleños"*, agregó el ministro argentino.

Sin embargo, el canciller argentino reconoció que no advertía una mejor predisposición por parte de Londres respecto de las nuevas ideas de la diplomacia argentina, en busca de una salida al conflicto. De todos modos, uno de los mayores obstáculos con los que tropezaba para emprender cualquier tipo de negociación, seguía siendo la actitud intransigente de los isleños a imaginar algún tipo de vinculación con la Argentina (Clarín, 26/07/93:12).

Las críticas se hicieron sentir por parte de la UCR, ya que consideró que no era la solución más adecuada para los intereses nacionales la alternativa de declarar a las Malvinas como Estado libre asociado a la Argentina. La opinión del principal partido de la oposición se conoció a través de dos voces: la del ex vicecanciller Raúl Alconada Sempé y la del constitucionalista Jorge Vanossi, quienes opinaron que existían otras figuras jurídicas más favorables a la Argentina para encuadrar a las islas en una posible negociación. Con la figura de Estado libre asociado se descartaba de antemano la hipotética incorporación de las Malvinas a la provincia de Tierra del Fuego, que era completamente rechazada por los isleños.

No obstante, Alconada Sempé se inclinó por la hipótesis de crear una nueva provincia porque *"dentro del régimen federal no existiría impedimento de reconocer cosas como el idioma, la legislación y otros aspectos del tipo de vida de los isleños. Cada provincia argentina se reserva el derecho de establecer su propio estilo de vida dentro, por supuesto, del respeto a la dignidad del hombre y al sistema republicano de gobierno... en cambio la figura de Estado libre asociado en una alternativa compleja y difícil y tampoco se puede comparar con la relación entre los Estados Unidos y Puerto Rico"* (Clarín, 27/07/93:12).

En el mismo sentido, el diputado Jorge Vanossi, sobre la base de un estudio de derechos comparado internacional, estableció que *"son compatibles con la Constitución Nacional las figuras de: territorialización; Estados libre asociado o Estado confederado; régimen de arrendamiento o administración conjunta; régimen de gobierno rotativo; régimen de minorías; y provincialización con pacto de incorporación"*. En su trabajo presentado al Congreso argentino en 1990, Vanossi no recomendó utilizar la figura del Estado Libre Asociado o Estado confederado porque los malvinenses conservarían el derecho a secesión, lo que no garantizaba la reincorporación definitiva de las Malvinas al territorio argentino. *"Después de varios años se están evaluando otras alternativas para que el conflicto entre la Argentina y Gran Bretaña no quede paralizado y se pueda avanzar en las negociaciones mostrando que no es verdad que no hay otras alternativas a la actual situación, como dicen los británicos"* (Clarín, 27/07/93:12).

Fernando Petrella consideró que no se trataba de una propuesta sino de una *"hipótesis de estudio como tantas otras que tiene la cancillería. Esto marca un gran progreso en cuanto a lo que hemos logrado hasta ahora en el tema de las islas, no se excluye que a lo largo de este proceso Gran Bretaña intente adoptar medidas de tipo jurisdiccional, que son las que complican las cosas"* (Clarín, 27/07/93:12).

La propuesta argentina no fue muy bien recibida en las islas. Para la consejera isleña Wendy Teggbar, *"La propuesta del canciller Di Tella puede ser tomada quizá como algo divertido, pero no como una propuesta seria... Nosotros tenemos un sistema de vida democrático, que nos permite saber qué es lo que piensa la gente con respecto al problema de la soberanía y la situación de las islas. En consecuencia no es necesario consultarlos sobre la propuesta de Di Tella"* (Ámbito Financiero, 27/07/93:13).

La respuesta de Gran Bretaña fue inmediata, reafirmando una vez más que no tenía dudas sobre sus derechos soberanos, al mismo tiempo que rechazó la idea argentina de considerar al archipiélago como un Estado libre asociado de la Argentina. La posición británica fue comunicada por el subsecretario de Relaciones Exteriores David Heathcoat Amory, quien además lamentó que el gobierno argentino *"continúe presionando con sus reclamos"*, agregando *"que el presidente Menem, que en otros aspectos ha hecho tanto por la Argentina, repita que las Falklands serán argentinas en el año 2000"* (Clarín, 28/07/93:19).

Para Oscar Raúl Cardoso la iniciativa argentina sugería que la cuestión de qué hacer con las Malvinas estaba aún menos resuelta en el seno del propio gobierno argentino que en el siempre difícil diálogo con Londres y en la conversación de sordos que caracterizaba el contacto entre Buenos Aires y los isleños. Si el compromiso era verdaderamente lograr el reintegro antes de final de siglo de las islas al dominio argentino -es decir, obtener una solución que respete el principio de integridad territorial que la Argentina defiende y las Naciones Unidas le han reconocido-, entonces la idea del Estado libre asociado, u otra fórmula de nombre diferente pero de contenido similar, parecía poco probable.

La propia Argentina reconoció esto en la Asamblea General de la ONU de 1982, cuando resultó derrotada la resolución que coauspició con Venezuela, Chile y Nicaragua para que la Asamblea incorporara a su debate la cuestión del derecho de Puerto Rico a su independencia, una iniciativa que hubiera puesto en peligro precisamente el status de Estado libre asociado que caracteriza su vínculo con Estados Unidos desde 1952.

La historia política diplomática argentina en el tema ha sido la de reconocer que la situación de Puerto Rico contiene por lo menos algunos elementos residuales de colonialismo. La elección de Di Tella no parecía ser demasiado feliz, si el objeto era entusiasmar a los isleños. Implicaba pensar en concederles una ciudadanía -la argentina- que no deseaban y eximirlos de tributos que en cualquier caso nunca habían tenido que pagar. No era aventurado pensar que los isleños encontrarán apropiado aceptar esa nueva versión de la agenda que les proponía la Argentina -sin la menor intención real de negociar- y aprovechar su oficialización para sumar la idea del Estado libre a las pruebas de sus denuncias de la vocación colonial argentina. La idea de estos status especiales no se llevaba demasiado bien con el horizonte de la recuperación en 2000, pero lo que el gobierno buscaba en realidad era la reconsideración, por parte de los argentinos, de la viabilidad misma de su reclamo. En ese caso el debate interno sería mucho más difícil, pero también más honesto (Cardoso, Clarín. 28/07/93:19).

Para Lucio García del Solar, la Argentina debía reivindicar los elementos fundamentales de la doctrina que siempre ejerció y que mereció el amplio, apoyo internacional y el respeto de los propios británicos. Esto era la estrategia tradicional puesta en práctica entre 1965 y 1982: firme reclamo de la recuperación de las islas por la vía pacífica, reconocimiento de que el Reino Unido es el único interlocutor con quien se debe negociar, reconocimiento y respeto de los intereses de los isleños en caso de transferencia de soberanía, mantenimiento del tema en las Naciones Unidas. *"A partir de estas bases se puede construir una política de mesurado acercamiento a los isleños, tarea muy difícil pero indispensable. Y cuando se vislumbre la luz al fondo del largo túnel, llegará el momento de proponer fórmulas de acuerdo entre las cuales no hay que descartar de antemano la de la libre asociación de las Malvinas a la Argentina, hoy totalmente impracticable. Tiempo al tiempo"*(García del Solar, Clarín. 10/08/93:17).

## e. INDEMNIZACIÓN A LOS ISLEÑOS

En junio de 1994 el gobierno argentino comenzó a considerar el pago de una indemnización monetaria a los habitantes de Malvinas a cambio de la aceptación de la soberanía argentina. El canciller Guido Di Tella manifestó al diario londinense Financial Times, que *"Queremos ser muy respetuoso con los 2000 habitantes. Ellos han vivido allí durante mucho tiempo, tienen una especial forma de vida y, si es necesario, estamos dispuestos a considerar una compensación monetaria por la perturbación psicológica de entregar la soberanía. Esa salida, sin embargo, es una posibilidad remota pues todavía falta muchísimo para llegar a una situación de esa naturaleza"* (Clarín, 14/06/94:14).

En el derecho internacional existen varios ejemplos de procesos de descolonización que fueron acompañados por compensaciones en dinero, pero -como ocurrió en Zaire o en Rodhesia- solo tuvieron lugar en el ámbito de negociaciones diplomáticas muy avanzadas.

El vicescanciller Fernando Petrella aclaró que las palabras de Di Tella *"no fueron un anuncio sino una respuesta a una pregunta hipotética. De todas formas es lógico que si un nuevo gobierno asume allí compense con plata a quienes se sientan afectados"* (Clarín, 14/06/94:14).

Pese a los intentos de Di Tella, los isleños rechazaron sistemáticamente los acercamientos del palacio San Martín y, ante diversos foros internacionales, defendieron enérgicamente su derecho a la autodeterminación. La nueva alternativa tampoco logró un primer eco favorable. Sharon Halford, funcionario isleño, dijo que el pago de una indemnización *"no sería visto favorablemente porque el dinero no es todo"*. Por su parte, Graham Bound, representante del gobierno malvinense en Londres, dijo en forma tajante que *"las palabras del canciller argentino no deberían ser tomadas muy en serio... las Malvinas no están en venta"*(Clarín, 14/06/94:14).

Guido Di Tella justificó la idea de la compensación económica diciendo que la idea no implicaba *"un pago para echar a la gente, sino simplemente como compensación por la transferencia de soberanía. Es bastante característico de todos los procesos de descolonización en los que ha habido siempre una compensación económica"*(Ámbito Financiero, 15/06/94:19).

Cuando Guido Di Tella lanzó la idea de la indemnización ante el Comité de Descolonización de las Naciones Unidas de 1994, y en forma oficial, rápidamente fue rechazada por el consejero William Luxton: *"¿Cuál sería la reacción de los argentinos que viven en las villas miserias de Buenos Aires, cuando se enteren que su gobierno planea entregar semejante suma de dinero a cada isleño, a los que ellos consideran de segunda clase?"*(Clarín, 13/07/94:8).

En julio de 1994 la Argentina entregó a Gran Bretaña un "non paper" en el que proponía pagar una indemnización a los isleños y admitir una serie de reclamos como su lealtad a la corona británica, si aceptaban alguna fórmula de transferencia efectiva de la soberanía de la Malvinas. La existencia de una propuesta escrita aunque fuera informal, suponía un avance de la misma, ya que hasta ese momento solo había declaraciones periodísticas del canciller. La indemnización sería de unos 850 mil dólares a cada isleño que aceptara la transferencia, aun en el caso que continuaran viviendo en las islas (Clarín, 25/07/94:15).

Ante las críticas, internas como externas, que generó esta propuesta, el canciller Di Tella aclaró cuál era su origen mediante la siguiente declaración: *"La propuesta de pagar a los isleños una indemnización cuando se produzca el traspaso de la soberanía a la Argentina no fue una idea original de la Cancillería, sino de sir Alan*

*Walters, un eminente economista británico que fuera principal asesor de la señora Margaret Thatcher. Esa propuesta fue pública y Walters la dio a conocer en dos oportunidades, en abril y en septiembre de 1983 en medios de habla inglesa, entre nosotros publicada por La Nación y por el Buenos Aires Herald. Dada la entidad del autor de la propuesta, la Cancillería la puso a estudio oportunamente y yo mismo señalé que la Argentina podía estar dispuesta a considerar ese tipo de indemnización, aunque, por cierto, nunca se habló de cifra concreta. En cualquier caso aquella propuesta no implicaba una compra de soberanía sino una indemnización, aunque puede señalarse que siempre que hay traspaso de soberanía hay cuestiones veniales que forman parte de la negociación. Podría agregar que, en las ideas que manejamos un borrador relacionado con la hipótesis de la indemnización no nos planteamos que los isleños deban dejar las islas por ello. Por el contrario, hemos impulsado la reforma de la Constitución para garantizar en el futuro, cuando las Malvinas vuelvan a jurisdicción argentina, que su cultura, lengua y modo de vida sean garantizados" (La Nación, 01/11/94:4).*

Quien expuso su punto de vista contrario a esta medida el embajador argentino en Londres, Mario Cámpora, porque *"una cuestión con raíces históricas tan hondas no se puede reducir a una operación de compraventa... las Malvinas no son un paquete que se puede recibir en un mostrador pagando una suma de dinero"*. Las declaraciones de Cámpora constituyeron un límite político al proyecto del canciller Di Tella, pero el mismo diplomático de carrera y militante histórico del peronismo agregó que su posición *"no busca, en absoluto, polemizar con nadie de mi gobierno"* (Clarín, 15/11/94:3).

Ante estas declaraciones, el presidente Menem ordenó el relevo del embajador Cámpora, molesto fundamentalmente porque fueron declaraciones realizadas pocas horas antes de la llegada del príncipe Andrés a Buenos Aires, y mucho más teniendo en cuenta las intenciones y deseos de Menem de ser invitado a visitar Londres, por lo que se estaban buscando buenos gestos ante la llegada del príncipe. Por tal motivo, el Gobierno argentino elevó el status de la visita y Andrés no fue tratado como un simple oficial de la marina británica, sino como Su Alteza Real el Duque de York, con todos los honores protocolares del caso (Clarín, 17/11/94:5).

Dada sus declaraciones, el embajador Cámpora fue reemplazado por otro diplomático de carrera, Rogelio Pfirter, experto en desarme y descolonización, y que hasta ese momento era el subsecretario de Política Exterior de la Cancillería (Clarín, 21/11/94:5).

Como consecuencia de esta propuesta argentina, la empresa consultora Mori de Gran Bretaña, realizó una encuesta encargada por la consultora argentina Mora y Araujo, Noguera y Asociados, a pedido de empresarios argentinos interesados en la situación política de la región. El propósito era sondear a los isleños por una eventual devolución de la soberanía argentina de Malvinas a cambio de una indemnización, que revelara la verdadera voluntad de los isleños. El presidente de la empresa británica, Robert Worcester, aclaró que la encuesta fue mal interpretada por el canciller Guido Di Tella, ya que este había anunciado estar *"eufórico"* por los resultados del sondeo que, según su lectura, había establecido que *"el doce por ciento de los isleños está dispuesto a conversar sobre el tema de la soberanía"*.

En su desmentida a Di Tella, Worcester puntualizó que *"lo que nosotros descubrimos fue que solo el cuatro por ciento de los isleños están preparados para discutir la soberanía... El ocho por ciento restante está preparado para que el reclamo argentino de la soberanía quede asentado, pero no están a favor de que se abra una discusión sobre el problema. Evidentemente ha habido una mala interpretación de nuestro trabajo. Hay que leer muy bien las preguntas y las respuestas. En ellas está la verdad."*

La respuesta de la Cancillería no se hizo esperar. A través del vicedecano Andrés Cisneros, se informó que *"la interpretación de la encuesta hecha por Argentina es correcta y los equivocados son los británicos que utilizan argumentos falsos para la lectura de ese sondeo de opinión. El hecho de que exista un 12 por ciento de isleños decididos a retomar contactos y negociaciones comerciales con la Argentina revela que existe un interés que, aun excluyendo el tema de la soberanía, está marcando un camino para discutir en un futuro la cuestión central. Estos datos revelan la falsedad de los argumentos británicos porque si el 28 por ciento de los isleños están especulando sobre el monto de una eventual indemnización no se puede decir que eso es una hipótesis... cuando se comienza a aceptar el comercio y el intercambio, se comienza a discutir en algún momento la soberanía"* (El Eco de Tandil, 06/12/94:4).

Manuel Mora y Araujo, de la empresa argentina que solicitó la encuesta a su par británica, consideró que solo una parte de la encuesta se refería a las actitudes de los isleños hacia la Argentina. En lo que hacía a los temas más sensibles para los argentinos, la encuesta confirmaba la opinión habitual de los isleños sobre su desconfianza hacia los argentinos. Pero había algún grado de disenso dentro de la comunidad isleña en lo que respecta a nuestro país. Un cuatro por ciento de los encuestados aceptaba explícitamente que se negociara la soberanía con la Argentina, y un 8 por ciento aceptaba escuchar el punto de vista argentino. Por lo tanto había un doce por ciento de los encuestados que no rechazaba la idea de escuchar la posición argentina sobre la soberanía: estaban dispuestos a hablar del tema, o simplemente a escuchar.

Cuando se trataba de relaciones en otros planos, el segmento no hostil a la Argentina rápidamente se expandía, por ejemplo, un diecinueve por ciento veía a los argentinos como un pueblo amistoso; un cincuenta y siete por ciento favorecía conversaciones con la Argentina sobre cualquier tema excluida la soberanía, mientras que un treinta por ciento claramente excluía toda aproximación. Analizando los datos más a fondo se concluía que entre un dieciocho y un veinticuatro por ciento no creía que una negociación definitiva con la Argentina implicara que las condiciones de vida en las islas fueran a empeorar.

En el punto relativo a la propuesta del profesor Alan Walters de una compensación económica a cada habitante de las islas para modificar el statu quo de la soberanía, la encuesta de Mori indicaba que un diez por ciento no contestó, el cuatro por ciento decía no saber, un cincuenta y ocho por ciento no aceptaría ningún pago y un 28 por ciento estaba dispuesto a considerar una suma de dinero que iba desde los quinientos mil a más de un millón de libras.

Esta encuesta permitía inferir que entre el 20 y el 28 por ciento de los malvinenses básicamente no era hostil a la Argentina. La información que proporcionaba la encuesta contribuía a despejar el horizonte. Mostraban unas islas Malvinas que podían empezar a ser percibidas, y tratadas, como parte de este mundo, y no como una pequeña cápsula conflictiva aislada en el océano (Mora y Araujo, La Nación, 09/12/94:9).

El 22 de mayo de 1995, invitado por el Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI) para disertar sobre la cuestión de las Malvinas, sir Alan Walters insistió con su propuesta para que la Argentina le pague una indemnización de cien mil dólares a cada uno de los dos mil isleños si estos aceptaban reconocer la soberanía argentina sobre las Malvinas. Walters explicó su polémica propuesta que consistía en que se depositara esa cifra en un banco suizo a nombre de cada malvinense, suma que solo cobrarían en caso de que triunfara en un plebiscito con el 66 por ciento de los votos. En su disertación, Walters estimó que el pago sería barato para la Argentina porque sin esa hipótesis de conflicto podría reducir entre dos mil y tres mil millones de dólares sus gastos de defensa, mientras que permitiría a Gran Bretaña ahorrarse uno cien millones de dólares anuales que le representaban el mantenimiento de la base militar de Malvinas (Clarín, 23/05/95:11).

## V. CONSIDERACIONES FINALES

Las decisiones y políticas implementadas por Carlos Menem al asumir la presidencia de la Nación en julio de 1989 fueron sumamente sorprendidas. El cambio producido entre sus discursos y planes de gobierno expuestos durante la campaña electoral fueron diametralmente opuestas a las implementadas una vez asumido en el máximo cargo del país.

Hubo un cambio de discurso y actitud de Carlos Menem hacia las Islas Malvinas. Inmediatamente asumida la presidencia, una de sus primeras medidas en materia de política exterior fue el de restablecer las relaciones consulares primero y diplomáticas luego con el Reino Unido, con el fin de normalizar rápidamente las vinculaciones bilaterales.

La aplicación de las ideas de Rosecrance y de Escudé respecto a la política exterior y a la inserción argentina en el mundo aplicada por el gobierno menemista explican la posición de nuestro país con respecto al conflicto de las Islas Malvinas.

Los británicos se preocuparon por realizar avances efectivos según sus intereses en los denominados temas prácticos, y de esa forma lograron apoderarse de extensas zonas de Mar Argentino con la finalidad de explotar sus recursos.

En cambio, las propuestas alternativas para una solución a la cuestión de fondo no fueron tomadas seriamente por los británicos, y en algunos casos por los mismos argentinos, debido a que eran consideradas inviables. Para el Reino Unido, la cuestión de la soberanía se dirimió en 1982 luego de la batalla de Puerto Argentino.

En ningún momento consideraron seriamente alguna de las alternativas de negociación realizadas por las autoridades argentinas. Estas, más que propuestas o alternativas de negociación fueron declaraciones periódicas o manifestaciones de deseo con el fin, muchas veces, de observar la reacción británica. Ni el Foreign Office ni los isleños nunca le prestaron mayor atención e importancia a esas declaraciones, las que una tras otra, no fueron consideradas seriamente y en otros casos les resultaron ofensivas.

El Reino Unido llevó adelante, al igual que durante el gobierno de Alfonsín, una política de hechos consumados a través de medidas unilaterales sobre los espacios marítimos y una ocupación efectiva de esos lugares, ya sea a través de actividades económicas (pesca, exploración petrolera) o militares (patrullaje de la ZEE).

## VI. BIBLIOGRAFÍA

ÁMBITO FINANCIERO (12/07/1989): "Gran Bretaña pidió el 'cese de hostilidades'". p 8.

----- (10/01/1992): "Menem insiste con un árbitro para Malvinas". p 10.

----- (09/06/1993): "Menem: 2 banderas en Malvinas". p 10.

----- (27/07/1993): "Los 'kelpers' desechan Malvinas 'asociadas'". p 13.

----- (15/06/1994): "Di Tella: 'Descolonizar es caro'". p 19.

BERNAL-MEZA Raúl (1991): **Claves del nuevo orden mundial**. Grupo Editor Latinoamericano. Buenos Aires. 120 p.

- CARDOSO Oscar Raúl (28/07/93): "Otro ensayo de seducción. **Clarín**. Buenos Aires. p 19.
- CLARIN (25/06/1998): "Centroamérica y Panamá no serán temas centrales, dijo Cavallo". p 8.
- (06/01/1992): "Malvinas: Di Tella dice que el arbitraje con Londres es solo una posibilidad". p 5.
- (07/01/1992): "Virtual rechazo británico a la iniciativa argentina de negociar". pp 2-3.
- (09/01/92): "Malvinas". p 8.
- (26/07/1993): "Di Tella da detalles sobre el nuevo 'status' para Malvinas". p 12.
- (27/07/1993): "La UCR se opone a darle un nuevo status a Malvinas". p 12.
- (28/07/1993): "Londres no acepta cambios en Malvinas". p 19.
- (05/11/1993): "El embajador en Londres reclama una postura más firme por Malvinas". p 2.
- (06/11/93): "Di Tella busca un modelo". p 8.
- (Clarín (12/11/1993): "Otro no de los kelpers a una idea de Di Tella". p 5.
- (14/06/1994): "Malvinas: Di Tella piensa indemnizar a los kelpers". p 14.
- (13/07/1994): "Di Tella reiteró en la ONU que quiere indemnizar a los kelpers". p 8.
- (25/07/1994): "Por escrito, Di Tella ofreció una 'compensación' a los kelpers". p 15.
- (25/10/1994): "Eduardo Menem dijo que por Malvinas no puede haber arbitraje". p 5.
- (15/11/1994): "El embajador en Londres se opone a que se indemnice a los kelpers". p 3.
- (17/11/1994): "Menem se enojó con Cámpora y decidió sacarlo de Londres". p 5.
- (21/11/1994): "Nombran nuevo embajador en Londres". p 5.
- (05/12/1994): "'Di Tella leyó mal la encuesta'". p 6.
- (23/05/1995): "Dólares para los kelpers". p 11.
- (09/06/95), p 21.
- (31/12/1997): "Malvinas: Menem quiere compartir la soberanía"  
[https://www.clarin.com/politica/malvinas-menem-quiere-compartir-soberania\\_0\\_rJZD\\_J-Atl.html?gad\\_source=1&gclid=CjwKCAjwnei0BhB-EiwAA2xuBglIn-giwt9kGqO\\_im2a7cFrpMqtx7mngN2Tt2Jdyinr0gnT9e-hmTaRoCSBQQAvD\\_BwE](https://www.clarin.com/politica/malvinas-menem-quiere-compartir-soberania_0_rJZD_J-Atl.html?gad_source=1&gclid=CjwKCAjwnei0BhB-EiwAA2xuBglIn-giwt9kGqO_im2a7cFrpMqtx7mngN2Tt2Jdyinr0gnT9e-hmTaRoCSBQQAvD_BwE). Consultado el 15/07/2024.
- DI TELLA Guido (1997): "*Un traje a medida para Malvinas*". **Archivos del Presente**, Año 2, Nro. 7. Fundación Foro del Sur. Buenos Aires. Enero/marzo. pp 15-24.
- EL CRONISTA (11/07/1989): "Londres, salvo Malvinas, dispuesta a conversar". **El Cronista**. 11/07/89. p 9.
- EL ECO DE TANDIL (06/12/1994): "Un dato alentador". p 4.
- ESCUDE Carlos (1992): **Realismo periférico. Fundamentos para la nueva política exterior argentina**. Planeta. Buenos Aires. 292 p.
- (1995): **El realismo de los estados débiles. La política exterior del primer gobierno de Menem frente a la teoría de las relaciones internacionales**. Grupo Editor Latinoamericano. Buenos Aires. 238 p.
- GARCIA DEL SOLAR Lucio (10/08/93): "Malvinas: ¿nuestro Estado asociado?". **Clarín**. Buenos Aires. p 17.
- GRANOVSKY Martín (02/04/93): "Un préstamo a los kelpers". **Página12**.
- KOHEN Marcelo G. (05/12/94): "Laguna del Desierto y las Malvinas". **La Nación**. Buenos Aires. p 9.

- LA NACION (08/01/1992): "Menem: 'No estamos dispuestos a renunciar a nuestra soberanía'". p 8.
- LA NACION (01/11/1994): "Malvinas: no habrá compra de soberanía. Afirmó el canciller". p 4.
- MORA Y ARAUJO Manuel (09/12/1994): "Que nos dice la encuesta en las islas Malvinas". **La Nación**. Buenos Aires. p 9.
- PAGINA 12 (19/05/1993): "Y en el 2001 tampoco". p 7.
- PERINA Rubén M. (1988): "*La nueva presencia argentina en el sistema internacional*". En PERINA Rubén M.; RUSSELL Roberto: **Argentina en el mundo (1973-1987)**. Grupo Editor Latinoamericano. Buenos Aires. pp 263-281.
- REPUBLICA ARGENTINA. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO (25/09/1991).
- ROSECRANCE Richard (1987): **La expansión del Estado comercial**. Alianza Editorial. Madrid. 264 p.