



MALVINAS en uestión

REVISTA INTERDISCIPLINARIA DE LA CUESTIÓN MALVINAS, ANTÁRTIDA Y ATLÁNTICO SUR

Número 1 - 2022 - ISSN 2953-3430 - UNLP / UNTDF



EDITORIAL
 DOSIER DE PRESENTACIÓN
 GUBER/CARMONA/BATTAGLINO/MORASSO/FERNÁNDEZ/VOLPE
 ARTÍCULOS DE INVESTIGACIÓN
 DUFOUR/TRIULZI/MELARA/CASTELLINO
 ENSAYOS
 AMEGHINO/PORTATADINO
 RESEÑAS
 BAYERQUE





Consejo científico

Rosana Guber (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Universidad Nacional de General Sarmiento, Argentina)

Guillermo Carmona (Secretario de Malvinas, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, Argentina)

Andrea Varela (Vicepresidenta Institucional de la Universidad Nacional de La Plata, Argentina)

Daniel Fernández (Rector de la Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina)

Jorge Battaglini (Rector de la Universidad Nacional de la Defensa, Argentina)

Carla Morasso (Vicerrectora de Universidad Nacional de la Defensa. Universidad Nacional de Rosario, Argentina)

Sergio Eissa (Universidad Nacional de la Defensa. Ministerio de Defensa, Argentina)

Adolfo Koutoudjian (Universidad de Buenos Aires. Universidad Nacional de la Defensa, Argentina)

Andrés Dachary (Secretario de Malvinas, Antártida, Islas del Atlántico Sur y Asuntos Internacionales de la Provincia de Tierra del Fuego, Argentina)

Edgardo Esteban (Director del Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur. Ministerio de Cultura, Argentina)

Mario Volpe (Subdirector del Instituto Malvinas, Universidad Nacional de La Plata. Coordinador del Área de Investigación del Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur, Argentina)

Federico Lorenz (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Universidad de Buenos Aires, Argentina)

Silvina Romano (Consejo Asesor Científico de la Iniciativa Pampa Azul del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, Argentina)

Pablo Bonavena (Universidad de Buenos Aires, Argentina)

María Inés Tato (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Universidad de Buenos Aires, Argentina)

Cora Gamarnik (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Universidad de Buenos Aires, Argentina)

Víctor Ramos (Universidad de Buenos Aires, Argentina)



Andrea Belén Rodríguez (Universidad Nacional del Comahue, Argentina)

Mariana Altieri (Fundación Meridiano, Argentina)

Darío Barrera (Universidad Nacional de Rosario, Argentina)

Sofía Vassallo (Universidad Nacional de Lanús, Argentina)

Oscar Mastropiero (Universidad Nacional del Centro, Argentina)

Juan Emilio Sala (Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. Iniciativa Pampa Azul del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, Argentina)

Carlos Biangardi (Universidad Nacional de La Plata, Argentina)

Héctor Dupuy (Universidad Nacional de La Plata, Argentina)

Gabriel Merino (Universidad Nacional de La Plata, Argentina)

César Lerena (Fundación Agustina Lerena, Argentina)

María Victoria Torres (Universidad de Köln, Alemania)

Fernando Villamizar Lamus (Universidad Bernardo O'Higgins, Chile)

Fábio Borges (Universidad Federal de Integración Latinoamericana, Brasil)

Fernando Gabriel Romero Wimer (Universidad Federal de Integración Latinoamericana, Brasil)

Paula Daniela Fernández (Universidad Federal de Integración Latinoamericana, Brasil)

Mamadou Alpha Diallo (Universidad Federal de Integración Latinoamericana, Brasil)

Carlos Eduardo Martins (Universidad Federal de Río de Janeiro, Brasil)

Wagner Iglecias (Universidad de San Pablo, Brasil)

Javier Vadell (Pontificia Universidad Católica de Minas Gerais, Brasil)

Lourdes Regueiro (Centro de Investigaciones de Política Internacional, Cuba)

Alberto Hurtado Briceño (Universidad Cooperativa de Colombia, Colombia)

Omar Defeo (Universidad de la República, Uruguay)



Equipo Editorial

Editor responsable

Juan Manuel Cisilino, Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Editores adjuntos

Julián Bilmes, Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Fernando Barrena, Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Editores técnicos

Florencia Bottazzi, Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Fariday Cingolani, Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Laura Codaro, Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Hilario Patronelli, Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Editores regionales

Ricardo Dubatti, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Agustina Felizia, Universidad Nacional de Rosario, Argentina

Pablo Gullino, Universidad Nacional de General Sarmiento, Argentina

Cristian Pollak, Universidad Nacional del Centro, Argentina

Esteban Rodríguez, Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, Argentina

Traducciones

Iván Fleming, Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Diseño y diagramación

Fernando Barrena, Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Malvinas en Cuestión | N.º 1 | 2022

Revista electrónica interdisciplinaria sobre la Cuestión Malvinas, Antártida y Atlántico Sur

e-ISSN 2953-3430 | Publicación con periodicidad continuada

<https://revistas.unlp.edu.ar/malvinas> | malvinasencuestion@gmail.com

Universidad Nacional de La Plata

Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

ÍNDICE

EDITORIAL

Malvinas en Cuestión: una revista interdisciplinaria para una perspectiva integral

Juan Manuel Cisilino, Julián Bilmes y Fernando Barrena

2

DOSIER de PRESENTACIÓN

¿Otra revista más?

Rosana Guber

8

La importancia de la investigación científica y académica en el marco de una política de Estado para la Cuestión Malvinas

Guillermo Carmona

14

Malvinas y la Defensa Nacional

Jorge Battaglini y Carla Morasso

21

Profundizar la investigación científica y el desarrollo tecnológico para fortalecer la soberanía nacional en el Atlántico Sur y la Antártida

Daniel Fernández

25

Malvinas y la construcción de Políticas Soberanas: La experiencia del Instituto Malvinas en la UNLP

Mario Volpe

37



ARTÍCULOS de INVESTIGACIÓN

El San Luis
Memorias de un submarino argentino en la Guerra de Malvinas
Pablo Javier Melara

43

Espacio real / espacio imaginado
La construcción de "Malvinas" en la narrativa argentina de ficción
Marta Elena Castellino

69

Cartografía, cultura y poder
A propósito del debate por el mapa bicontinental argentino
(Ley 26651)
Ernesto Dufour y Ariel Hiram Triulzi

98

ENSAYOS

El Canal Magdalena y la proyección estratégica
de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur
Alejandra Victoria Portatadino

126

Malvinas
Con "M" de Memoria, "V" de Verdad y en búsqueda de Justicia
Mariano Emilio Ameghino

147

RESEÑAS

Compilar puntos de fuga
Reseña a La guerra menos pensada. Relatos y memorias de Malvinas
María Ayelén Bayerque

159





EDITORIAL





Malvinas en Cuestión: una revista interdisciplinaria
para una perspectiva integral
Juan Manuel Cisilino, Julián Bilmes y Fernando Raúl Barrena
Malvinas en Cuestión, 1, Editorial, 2022
ISSN 2953-3430 | <https://revistas.unlp.edu.ar/malvinas>

Universidad Nacional de La Plata
La Plata | Buenos Aires | Argentina

***Malvinas en Cuestión*: una revista interdisciplinaria para una perspectiva integral**

Lanzar una revista científica es asumir un enorme desafío. Desde el Equipo Editorial de *Malvinas en Cuestión* nos comprometimos a hacerla realidad a partir del convencimiento de que colmar una vacancia en el terreno académico con esta publicación interdisciplinaria sobre la Cuestión Malvinas, Antártida y Atlántico Sur reviste una importancia estratégica.

Esta publicación electrónica arbitrada y de periodicidad continuada tiene el honor de ser coeditada por la Universidad Nacional de La Plata (UNLP), institución con una larga trayectoria y compromiso con la Cuestión Malvinas, y la Universidad Nacional de Tierra del Fuego (UNTdF), nada menos que la universidad de Malvinas. Esto, además de un fuerte respaldo institucional y una proyección federal, le otorga un potente peso simbólico.

La revista que aquí estamos lanzando tiene como objetivo difundir producciones académicas nacionales e internacionales acerca del amplio conjunto de problemas de investigación que, desde una perspectiva integral, se articulan en la Cuestión Malvinas, Antártida y Atlántico Sur. En esa dirección, *Malvinas en Cuestión* procura convertirse en un puente virtual para dar a conocer las diversas indagaciones académicas a partir de las múltiples puertas de entrada que reviste esta área de investigación estratégica. A la vez, busca constituir una herramienta de reflexión y debate, que promueva el carácter interdisciplinario y propicie tanto los enfoques disciplinares como transdisciplinares.



Esta publicación científica surge de una propuesta realizada a la Coordinación de Revistas Científicas de la UNLP¹ por parte del Colectivo de Estudios, Divulgación e Investigación de la Cuestión Malvinas (CEDICMa), grupo de estudios que funciona en el ámbito del Centro de Investigaciones Socio-Históricas (CISH) del Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (IdIHCS-UNLP/CONICET). En ese sentido, la conformación de esta revista constituye un paso más en el amplio trabajo académico y de comunicación pública de la ciencia que, en el seno de la UNLP, viene realizando EdICMa, el Equipo de Investigación de la Cuestión Malvinas.

Desde su conformación en 2015 a partir de la convocatoria “Malvinas en la Universidad”, EdICMa ha trabajado en dos andariveles: por un lado, a través del desarrollo de diferentes líneas de investigación acerca de esta problemática desde una perspectiva integral; por el otro, mediante la organización de actividades científicas y de divulgación con el objetivo de contribuir a colocar la Cuestión Malvinas como un tema estratégico, central en el debate académico y social, desde un enfoque sociohistórico y con las políticas soberanas como eje transversal². A fines de 2021, el equipo ingresó al Instituto Malvinas de Investigaciones, Desarrollos, Transferencias e Innovaciones Productivas en Políticas Soberanas de la UNLP³.

De las múltiples iniciativas desarrolladas a lo largo de estos años, cabe destacar dos, estrechamente ligadas a la publicación que aquí estamos presentando.

La primera refiere a la conformación, bajo una perspectiva colectiva y federal, de RedICMa, la Red de Investigadores de la Cuestión Malvinas, que desde 2021 conecta a más de cincuenta investigadores y docentes de todo el país. En la actualidad, RedICMa tiene una estructura formada por una coordinación general y dos áreas de trabajo y debate: “Historia y Memoria” y “Políticas Soberanas”. A través de estos dos ejes se articulan diversas líneas de investigación y se promueven instancias virtuales de intercambio, con el objetivo de enriquecer las producciones a través del debate colectivo. Asimismo, se propician Jornadas de Intercambio y Formación de toda la Red con el objetivo de formarnos integralmente



como investigadores de la Cuestión Malvinas.

La segunda iniciativa fundamental ha sido la organización de las Jornadas de la Cuestión Malvinas en la UNLP. Se trata de un congreso específico acerca de esta problemática y sus múltiples puertas de entrada para el intercambio y la discusión de aportes académicos. Desde su primera edición, en 2017, este evento contó con la participación de decenas y decenas de investigadores que, viajando desde distintos puntos del país, encontraron en la UNLP un espacio amplio para el debate colectivo de diversos trabajos y perspectivas. Las “III Jornadas de la Cuestión Malvinas en la UNLP. Hacia los 40 años de la Guerra del Atlántico Sur”, llevadas a cabo bajo una modalidad mixta el 9 y 10 de diciembre de 2021, fueron organizadas por EdICMa y RedICMa en articulación con la Secretaría de Malvinas, Antártida e Islas del Atlántico Sur del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto⁴.

En el marco de este persistente trabajo por desarrollar diversas y amplias herramientas de discusión y de comunicación pública de la ciencia en torno a la Cuestión Malvinas, es que decidimos lanzar *Malvinas en Cuestión*. Como podrán ver en su sitio web⁵, la revista cuenta con un Consejo Científico amplio y de gran jerarquía, a quienes agradecemos su participación y compromiso. En su composición, encontrarán a las y los principales referentes académicos e institucionales de la Cuestión Malvinas, Antártida y Atlántico Sur, así como la representación de sus diversos enfoques y abordajes. Por esa razón, hemos convocado a parte de sus integrantes para producir los escritos que componen este dossier de presentación. Con sus aportes, buscamos perfilar la revista como una instancia amplia que articule la rigurosidad científica con el contexto sociohistórico en el que se inscribe y se despliega.

Abre el dossier un aporte de Rosana Guber, referente fundamental y de larga trayectoria en el campo de estudios de la Cuestión Malvinas desde las ciencias sociales; en particular, sus estudios se han orientado a desentrañar en profundidad qué fue la Guerra del Atlántico Sur, de la que se están cumpliendo 40 años, y sus múltiples derivaciones. Con su tono polémico e insoslayable, el texto que aquí publicamos nos interpela a investigadores y editores para asumir colectivamente el desafío de aportar distintas perspectivas que nos ayuden a darnos cuenta de que “Malvinas,



la causa, la guerra, la cuestión y las islas son entradas donde empalman realidades globales y regionales tanto como nacionales”. Solo combinando la amplitud y el espíritu crítico con la rigurosidad académica, desarmando los moldes que suelen encorsetar las interpretaciones, es que *Malvinas en Cuestión* no será una revista más.

Por su parte, Guillermo Carmona (Secretario de Malvinas, Antártida e Islas del Atlántico Sur de la Cancillería argentina) enfatiza la importancia que adquiere la investigación científica como insumo clave en la elaboración de políticas de Estado, que promuevan el desarrollo nacional y fortalezcan a nuestro país en la disputa por recuperar el ejercicio de la soberanía efectiva sobre las Malvinas y todos los territorios usurpados por el Reino Unido.

En la misma dirección, Jorge Battaglino y Carla Morasso, rector y vicerrectora de la Universidad Nacional de la Defensa, destacan la importancia de producir conocimiento situado para consolidar el interés nacional y revalorizar la “Defensa como una dimensión sustantiva de la estrategia de desarrollo nacional”.

Para finalizar, contamos con los aportes de dos referentes de las instituciones editoras de *Malvinas en Cuestión*. Por un lado, el escrito de Daniel Fernández, rector de la Universidad Nacional de Tierra del Fuego, aporta una perspectiva anclada en los diversos enfoques de las ciencias naturales para dar cuenta de la relevancia que estos adquieren en las agendas de investigación de las universidades y del sistema científico tecnológico en pos de contribuir a la discusión de nuestro proyecto de país y afianzar nuestra soberanía en el Atlántico Sur y en la Antártida argentina.

Por el otro, y en la misma sintonía, Mario Volpe, subdirector del Instituto Malvinas de la UNLP, sintetiza la experiencia en investigación, formación y transferencia de esta institución, que constituye una herramienta clave para la articulación de la Cuestión Malvinas con las Políticas Soberanas desde una perspectiva integral.



De este modo, a través de este “Dosier de presentación”, inauguramos este espacio, esperando que se constituya en una instancia de encuentro y en una herramienta de comunicación pública de la ciencia sobre esta problemática estratégica. Invitamos a todas y todos a ser parte del debate y a contribuir con sus aportes en esta nueva huella académica. Desde *Malvinas en Cuestión* asumimos el desafío.

Juan Manuel Cisilino

Editor responsable

Julián Bilmes

Fernando Barrena

Editores adjuntos

NOTAS

1. Para más información, visitar el [Portal de Revistas de la UNLP](#).
2. Para conocer más sobre la experiencia de EdICMa, ver: Cisilino, J. y Patronelli, H. (2022). “La Cuestión Malvinas es una mirilla para comprender la Argentina”: Entrevista con Juan Manuel Cisilino Blanco. *Geograficando*, 18(1), e114. También se encuentra disponible el registro audiovisual de diversas actividades en [EdICMa Equipo de Investigación Cuestión Malvinas - YouTube](#).
3. Para conocer más sobre el trabajo realizado por el Instituto Malvinas de Políticas Soberanas, visitar [Instituto Malvinas](#).
4. A partir de esta edición, además de expresarse un gran respaldo institucional, se conformó un Comité Académico que ha elevado la jerarquía científica del congreso. Para conocer más sobre estas Jornadas y sus distintas ediciones, ver [III Jornadas de la Cuestión Malvinas en la UNLP](#).
5. Para más información sobre la revista, visitar [Malvinas en Cuestión](#).



DOSIER DE PRESENTACIÓN





¿Otra revista más?

Rosana Guber

Malvinas en Cuestión, 1, e001, Dossier, 2022

ISSN 2953-3430 | <https://doi.org/10.24215/29533430e001>

<https://revistas.unlp.edu.ar/malvinas>

Universidad Nacional de La Plata

La Plata | Buenos Aires | Argentina

¿Otra revista más?

Another Journal?

Rosana Guber

guber.rosana@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-0469-8982>

Centro de Investigaciones Sociales Instituto de Desarrollo Económico y Social
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)
Argentina

Resumen

Se exponen algunos de los desafíos que debe afrontar una revista académica y, en particular, *Malvinas en Cuestión*. Esta se centra en un tema con enormes derivaciones y que puede ser abordado desde distintas disciplinas, profesiones, intereses y puntos de vista. Se plantea que esta publicación pueda aportar fundamentos más sólidos, reflexiones matizadas y conclusiones más meditadas al frondoso campo de estudios sobre la Cuestión Malvinas.

Palabras clave

Cuestión Malvinas; investigación; revista académica

Abstract

The challenges that an academic journal, in particular *Malvinas en Cuestión*' journal, can fulfill are addressed here. This journal deals with a topic with enormous referrals which can be addressed from different disciplines, professions, interests and points of view. It is stated that this scholarly journal can provide stronger foundations, more nuanced insights and more thoughtful conclusions to the field of study about the Malvinas issue.

Keywords

Malvinas issue; investigation; scholarly journal



Solemos decir que una nueva revista es una joven apuesta y que, por lo tanto, es siempre un hecho auspicioso. Pero sabemos que, con el tiempo, se hace sumamente difícil sostenerla, cuidar su excelencia, conseguir autores y evaluadores, y asegurar su continuidad. Ahora, además, hace falta inscribirla en las bases de revistas y cumplir con una serie de requisitos formales que poco tienen que ver con la calidad de los artículos que se publican.

Hubo un tiempo en que el papel era el único soporte. Entonces, la mayoría de las revistas académicas latinoamericanas nacían y circulaban briosamente al principio, hasta que un (mal) día desaparecían del mapa. Generalmente, se debía al cansancio, la enfermedad o la muerte de su creador o de su *editor en jefe*, que hacía de todo y supervisaba todo para mantenerlas. Hoy esas personalidades desaparecieron, pero la cosa parece más fácil y, sobre todo, más barata, con la distribución asegurada por la *web*, sin tener que pagar los costos de tinta y papel, encuadernación y correo. Sin embargo, esta misma apariencia alienta la proliferación de propuestas que acaban siendo demasiado parecidas. Preguntarnos si *Malvinas en Cuestión* será una revista más en la pléyade de iniciativas editoriales argentinas y latinoamericanas no tiene la respuesta asegurada. En todo caso, ello dependerá de todos nosotros y de lo que podamos hacer con un perfil que resultará del ejercicio de nuestro trabajo, de nuestro conocimiento y de nuestra imaginación.

Si a las aspiraciones, la generosidad y el compromiso de los integrantes del Equipo de Investigación de la Cuestión Malvinas (EdICMa) les agregamos una reflexión constante y profunda acerca de qué nos nuclea en torno a esta iniciativa, quizás podamos elaborar un espacio verdaderamente nuevo, inteligente, creativo y, sobre todo, comprometido con el conocimiento de una temática por demás compleja, de una causa que aún nos ocupa y nos preocupa, y de un evento bélico que apenas reconocemos en toda su magnitud.

Malvinas en Cuestión puede encuadrarse en el mundo de las revistas académicas. De hecho, es parte de la prestigiosa Universidad Nacional de La Plata. Sin embargo, esto no quiere decir que, por la fuerza del destino, se convierta en y se sostenga como una revista científica. Para eso hacen



falta artículos fundados, documentados, pensados, matizados, que utilicen conceptos académicos y partan de preguntas cada vez más arriesgadas e interesantes. El campo de estudios sobre Malvinas tiene muchas voces, donde predominan los escritos posicionados que pretenden confirmar lo que ya se sabe y/o aquello en lo que ya se cree. Como decía un maestro de mi disciplina hace exactamente 100 años, una cosa es la conjetura y otra el preconcepto¹.

Es probable que el lector esté pensando que Malvinas no es un tema cualquiera, ya que supone una disputa de soberanía territorial y marítima entre dos Estados nacionales que llegaron a la guerra hace 40 años. Esto es verdad, y por eso mismo merece una revista académica que aporte fundamentos más sólidos, reflexiones más matizadas y conclusiones más meditadas. Es que Malvinas no es solo el diferendo diplomático. Aunque lo sea, implica, además, el conocimiento de su historia, de su ambiente, de sus habitantes, de otros conflictos territoriales similares, del evento bélico y del período posbélico, de los recursos naturales, de las economías marítimas e insulares, de la sociedad que allí se fue conformando, etc. Malvinas es también su presencia (o ausencia) en las vidas de los habitantes de los dos Estados que protagonizan la disputa, Gran Bretaña y la Argentina, y en la de aquellos que emigraron hacia las islas o que alguna vez emigraron desde allí, por ejemplo, a nuestra Patagonia.

En todo caso, una revista académica debería permitirnos discutir y mejorar los planteos de quienes contribuyamos a estas páginas, con nuestros estudios y reflexiones. Esto no es demasiado usual en las revistas académicas que los investigadores solemos utilizar, más bien, para engordar nuestro *currículum vitae*. Entonces, ¿cuál sería la diferencia, incluso la ventaja, de *Malvinas en Cuestión*? Que esta publicación se concentra en un tema específico con enormes derivaciones, interesantes metáforas e inesperadas analogías. Si en 1982 la recuperación temporaria de las islas pudo modificar dramáticamente un clima político, para volverlo a cambiar con su pérdida, es porque el tema le interesa, de diversas maneras, a muchos argentinos. Y como los argentinos no somos una masa homogénea ni en el pensamiento ni en la historia ni en la acción,



podríamos suponer que Malvinas interpela imperiosamente distintos puntos de vista y puede abordarse desde distintas disciplinas, profesiones e intereses. Precisamente, la gran ventaja comparativa del tema “Malvinas” es que no todos los que se ocupan de la temática se dedican a la investigación académica y, probablemente por eso, no necesitan publicar en revistas nucleadas por los monopolios globales de revistas científicas. Y como Malvinas despierta susceptibilidades humanas, políticas, sociales, no solo por aquella guerra, su lanzamiento es un gran aliciente para destacar la temática, ponerla en el centro de las reflexiones y cruzarnos por y con ellas. Por eso, esta revista contará con un amplio espectro de artículos que contengan búsquedas y novedades, sin que sus autores se preocupen demasiado por encajar en lo *científicamente correcto* o lo que algunos llaman el *mainstream* de la academia.

En estas líneas, *Malvinas en Cuestión* podría poner en contacto a investigadores de todas las disciplinas científicas y de las humanidades, con escritores, documentos y elaboradores de políticas de distinto tipo (no solo de las diplomáticas); también a quienes piensan cómo custodiar el Atlántico Sur, las costas patagónicas y antárticas, y los espacios aéreos. Malvinas tiene coloraciones civiles y militares que nos remontan a Puerto San Luis en el siglo XVIII, a Puerto Luis en 1829, a Port Stanley en 1845, a Puerto Rivero en 1966, a Puerto Argentino en 1982, y que nos confrontan hoy con Port Stanley y Mare Harbour. Rodeada por las mismas aguas, las islas y el mar han cambiado. Tras la niebla del aislamiento, las Malvinas están embarcadas en cambios vertiginosos que incluyen exploración, explotación, contemplación, abandono y contaminación.

Una de las formas que adquiere el debate académico y temático es la crítica de libros. No solo se trata de exponer el parecer de quien los lee, sino también de resumir la propuesta de quien los escribió. Los que estudiamos temas relativos a Malvinas somos bastante lectores y tendemos a coleccionar, recopilar y acumular recortes de diarios, libros, revistas de hoy y de la época, declaraciones, volantes, fotos y ahora también podcasts y demás productos de Internet. Los artículos *de fondo* o resultantes de la investigación que se valen de todos aquellos materiales aportarán nuevas referencias de fuentes primarias y de bibliografía que les



servirán a los lectores y futuros autores.

Quienes estudiamos temas relativos a Malvinas solemos viajar a las islas o pensamos en hacerlo algún día. Quienes ya lo hicieron, ¿qué observaron, qué encontraron, qué aprendieron, en qué les hizo pensar, más allá de que las islas sean argentinas o que puedan parecerse a Escocia (o a Río Grande)?

Claro que quienes estudiamos temas relativos a Malvinas no solo somos argentinos o vivimos en uno o dos distritos de la Argentina, lo cual abre una serie de canales para pensar la soberanía, los recursos naturales, la guerra, la relación con los isleños, tal como es estudiada y analizada desde Mendoza, Curuzú Cuatiá o General Pico, y desde Montevideo, Porto Alegre, Santiago de Chile, París, Halifax, Nottingham y Washington DC. Todos nos hicimos preguntas e investigamos distintas cuestiones que, por los idiomas en que escribimos y publicamos, rara vez llegan a todos. ¿Haremos reseñas de libros en francés, inglés e italiano? ¿Tendremos artículos traducidos al castellano?

Desde mi disciplina, la antropología social, pienso que *Malvinas en Cuestión* puede convertirse en una buena posta donde reequiparnos con ideas, temas, miradas e iniciativas, particularmente para quienes practicamos alguna de las ciencias sociales y de las humanidades. Cada cual desde lo suyo, quizás podamos aportar distintas perspectivas sobre hechos idénticos e iguales puntos de vista sobre hechos contrastantes. El abordaje comparativo nos puede ayudar a darnos cuenta de que Malvinas, la causa, la guerra, la cuestión y las islas son entradas donde empalman realidades globales y regionales tanto como nacionales. La instancia bélica de 1982 a la que solemos referirnos puede encontrar notorias similitudes con otras guerras, permitiéndonos desnacionalizar nuestras habituales interpretaciones. Las licencias de pesca y las promesas de explotación petrolífera empalman con circuitos que anudan al mundo en todos sus confines.

Demasiadas preguntas con pocas respuestas. Autores, lectores, comentaristas, compaginadores y editores navegaremos por una publicación que comienza a tomar forma gracias a esta generosa



iniciativa. Si nos valemos de un tono respetuoso que haga justicia al trabajo que cada cual ofrenda para el intercambio, la lectura y la crítica, quizás podamos formar una comunidad verdaderamente plural y en diálogo constante, con ventanas más abiertas. Algo así como funciona, de hecho, la causa de Malvinas en sus distintas formas, fines y orientaciones. Algo así como circula Malvinas a través de nuestra historia.

Con la debida gratitud a sus hacedores, sepamos aprovecharla.

NOTAS

1. Ver B. Malinowski, *Los argonautas del Pacífico occidental* (1922).



La importancia de la investigación científica y académica en el marco
de una política de Estado para la Cuestión Malvinas
Guillermo Carmona
Malvinas en Cuestión, 1, e002, Dossier, 2022
ISSN 2953-3430 | <https://doi.org/10.24215/29533430e002>

<https://revistas.unlp.edu.ar/malvinas>

Universidad Nacional de La Plata
La Plata | Buenos Aires | Argentina

La importancia de la investigación científica y académica en el marco de una política de Estado para la Cuestión Malvinas

The Significance of the Scientific and Academic Investigation in the Context of a State Policy for Malvinas

Guillermo Carmona
semas@mrecic.gov.ar

Secretario de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional
y Culto de la Nación. Argentina

Resumen

Se presentan las diversas iniciativas desplegadas desde el Estado en torno a la “Agenda Malvinas 40 años” en articulación con el sector científico-académico. Se remarca la importancia de fortalecer el intercambio entre este sector y la gestión del sector público en favor de la Causa Malvinas.

Palabras clave

Malvinas, Atlántico Sur y Antártida; política pública; soberanía integral; ciencia y tecnología

Abstract

There are various initiatives presented here from the State regarding the “Malvinas agenda 40 years” in coordination with the scientific-academic area. The importance of reinforcing the exchange between this area and the management of the public sector in support of the Malvinas purpose is emphasized.

Keywords

Malvinas, Southern Atlantic and Antarctic; public policy; integral sovereignty; science and technology



Desde el inicio de nuestra gestión en la Secretaría de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur nos propusimos tender puentes entre el sector público, ya sean los distintos ministerios nacionales o los gobiernos provinciales, y el sector científico-académico, como lo son las diferentes universidades públicas o privadas, los centros de estudios, observatorios y cualquier otro centro de investigación que sea de interés para la construcción de políticas públicas en términos de soberanía integral.

En ese marco, hemos logrado avances en cuanto a colaborar y coordinar un trabajo en conjunto bajo el lema “Malvinas nos une”, en el contexto de la “Mesa Interministerial Malvinas 40 años”, lanzada por el presidente Alberto Fernández y el Canciller Santiago Cafiero. Incluso en la “Agenda Malvinas 40 años” puede observarse la fuerte presencia del sector científico-académico en las diversas acciones que se han realizado y que se están realizando a lo largo y ancho de todo el país.

Necesitamos acelerar la construcción de un país con sólidas bases educativas, científicas y tecnológicas. Y que esos instrumentos se orienten a la elaboración de políticas públicas destinadas a cumplir con el objetivo permanente e irrenunciable de la recuperación del ejercicio pleno de soberanía sobre las islas Malvinas, Georgias del Sur, Sándwich del Sur y los espacios marítimos correspondientes.

Con esa intención, hemos creado la Unidad de Coordinación Académica en la Secretaría, a cargo de dos jóvenes investigadores, el Lic. Juan Cruz Campagna y el Mgtr. Facundo Rodríguez, lo que nos ha permitido organizar una serie de actividades. En esa dirección, en enero de este año se llevó a cabo en el Palacio San Martín la primera reunión de investigadores/as jóvenes dedicados/as al estudio de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur, organizada por la Secretaría de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur. Esta iniciativa pretende conformar un Foro Federal de Investigadores/as interesados/as en temáticas vinculadas a la soberanía nacional, para colaborar en la construcción de una política de Estado en defensa de nuestros derechos en el Atlántico Sur.

Ese mismo mes el canciller Santiago Cafiero inauguró en Tecnópolis el stand “Soberanía Nacional - Antártida, Malvinas e Islas del Atlántico Sur”



donde destacó que este tipo de iniciativas contribuirán a la promoción del conocimiento, la ciencia, el cuidado del medio ambiente, la diplomacia y diversas acciones que nos llevan a consolidar una Argentina bicontinental y oceánica.

En ese mismo sentido, se han realizado charlas, seminarios, cursos y diplomaturas en diferentes escuelas, universidades y centros de estudios, tanto de nuestro país como del exterior, con el objeto de impulsar la reflexión y el pensamiento crítico, y con el fin de potenciar abordajes novedosos para la resolución de la disputa de soberanía y contribuir al desarrollo de políticas públicas sobre la misma. Estos intercambios entre estudiantes, docentes, graduados y público en general se han dado en la Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires (UNNOBA), ubicada en la localidad de Junín, donde se desarrolló un interesante diálogo entre el mundo académico y la gestión del sector público. También en la Universidad Nacional de Villa María (UNVM), donde está terminando de dictarse el diplomado “40 Años de Malvinas, aportes y debates desde las Ciencias Sociales”, en el que profesores de esa casa de estudios, en conjunto con el equipo académico de nuestra Secretaría, han abordado todos los asuntos vinculados a la Cuestión Malvinas en diez encuentros semanales realizados en formato virtual.

Asimismo, junto con el Equipo de Investigación de la Cuestión Malvinas (EdICMa) y la Red de Investigadores de la Cuestión Malvinas (RedICMa), la Secretaría ha coorganizado las III Jornadas de la Cuestión Malvinas en la Universidad Nacional de La Plata (UNLP), los días 9 y 10 de diciembre de 2021. Allí, durante dos días, decenas de investigadores de todo el país compartieron sus trabajos con la comunidad académica.

También se han realizado homenajes y conversatorios sobre Malvinas en la Universidad Nacional Arturo Jauretche (UNAJ), la Universidad Nacional de Lanús (UNLa), el Observatorio Malvinas de Mendoza, la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo (UNCUYO), la Universidad Nacional de La Rioja (UNLaR), la Universidad Nacional de Rosario (UNR), la Universidad Nacional de Catamarca (UNCA), Universidad de San Isidro (USI), Universidad Nacional Scalabrini Ortiz (UNSO), la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos



Aires (UBA), el Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria (ISSA), entre otras instituciones. Los temas que hemos trabajado tienen que ver con los títulos jurídicos de soberanía argentinos sobre las Islas Malvinas y su contexto histórico, la importancia geopolítica y económica de sus recursos naturales y las políticas llevadas adelante por el Gobierno nacional.

Desde la Cancillería y la Secretaría de Malvinas creemos firmemente que se debe promover la formación permanente en la cuestión de las Islas Malvinas y establecer un diálogo académico sobre ella que parta de los principios establecidos por la Constitución Nacional y la comunidad internacional. La creación de numerosas Cátedras y Observatorios Malvinas en distintas universidades ha sido un importante paso en esta dirección.

Por otra parte, estas actividades no se han limitado a nuestro país, sino que también se han realizado en distintas partes del mundo. En esa extensa lista se encuentran cursos, charlas y seminarios realizados en la Universidad de San Pablo (Brasil), en la Academia Diplomática de Paraguay, en la Universidad Mayor de San Andrés (Bolivia), en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (Perú) y en la Red de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales de Ecuador, entre otras.

Asimismo, en el marco de la “Agenda Malvinas 40 Años”, distintas embajadas argentinas alrededor del mundo e instituciones académicas organizaron actividades de variada índole. Por ejemplo, la Conferencia sobre Malvinas en la Academia Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cultos de la República de Haití, donde el embajador argentino en ese país brindó una conferencia sobre los fundamentos históricos y la posición argentina en la Cuestión Malvinas. O la actividad académica “Malvinas Islands: more than just 40 years”, en la Universidad Nacional Australiana, coordinada por la Embajada argentina en Australia. Puede sumarse a esta lista la Clase magistral sobre la Cuestión Malvinas en Bélgica, donde el embajador argentino ante Países Bajos efectuó una disertación sobre la Cuestión Malvinas en la Universidad de Hasselt.

Para continuar mencionando las actividades académicas en el exterior, cabe señalar otras que se realizaron en Hungría y Serbia con el fin de visibilizar la Cuestión Malvinas. En la ciudad de Budapest se llevó a cabo



una disertación sobre la Cuestión Malvinas en la Universidad Eötvös Loránd, encabezada por el embajador argentino en Hungría. También dentro del ámbito académico, se dictó una conferencia sobre la Cuestión Malvinas en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Novi Sad de Serbia. También en otros países como Dinamarca y El Salvador se desarrollaron y se siguen desarrollando eventos de este tipo.

Sin embargo, otros ejemplos son también importantes para demostrar que el trabajo científico es fundamental en la reivindicación permanente de soberanía que realiza nuestro país. Dentro de la iniciativa interministerial “Agenda Malvinas 40 años”, el Instituto Geográfico Nacional (IGN) — organismo científico dependiente del Ministerio de Defensa— diseñó nuevos productos cartográficos de edición especial, que contienen información histórica de relevancia en torno a nuestros legítimos derechos soberanos.

Se confeccionó una carta topográfica de Malvinas a partir de la información captada el 21 de junio de 2020 por el satélite argentino SAOCOM 1A, perteneciente a la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación. Este hecho constituye un hito en nuestra afirmación de soberanía científico-tecnológica. Sobre la imagen se colocaron los nombres geográficos normalizados por el IGN como parte de su misión. Entonces, a través de la articulación de los Ministerios de Defensa; Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto; y Ciencia, Tecnología e Innovación, se ha logrado una colección de productos que permitirán conocer mejor una porción importante de nuestro territorio que está tomado por una potencia extranjera, complementando la información geoespacial y cartográfica con su historia y sus particularidades ambientales.

En este orden de ideas, la Secretaría se encuentra impulsando, junto con el Ministerio de Ciencia y Tecnología de la Nación, la creación del Centro Interinstitucional en Temas Estratégicos Antárticos y Subantárticos (CITEAS) en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur; que se encuentra integrado, a su vez, por el Gobierno de la provincia, la Universidad Nacional de Tierra del Fuego (UNTDF), la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) y los municipios fueguinos. El



objetivo del CITEAS es el de contribuir al fortalecimiento de la soberanía argentina a través de la formación de recursos humanos, de la generación de conocimientos básicos y aplicados (y aquellos que aporten información científica para la toma de decisiones de políticas públicas), del desarrollo de tecnologías indispensables para el manejo de los recursos naturales y servicios, y del conocimiento y resguardo del patrimonio cultural y natural para el fortalecimiento de una identidad territorial.

Otro excelente caso es el de la experiencia “Pisar Malvinas”, que se inauguró en el Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur. La experiencia inmersiva “Pisar Malvinas” es un recorrido de realidad virtual por nuestro territorio malvinero, observando su paisaje, su geografía y su fauna. Se trata de una propuesta desarrollada por la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM) en el marco del concurso Activar Patrimonio, del Ministerio de Cultura de la Nación, y es una herramienta innovadora para conocer y reflexionar sobre la Causa Malvinas.

En otro orden de cosas, pero con el mismo fin, recientemente se publicó un trabajo que reúne toda la poesía argentina sobre Malvinas. La investigación, realizada por dos especialistas en literatura, recopila por primera vez 98 autores y autoras que le escriben a las islas argentinas. *Poesía argentina y Malvinas: una antología (1833-2022)* es una colección que abarca 189 años de poemas y que ha sido posible gracias al cuidadoso trabajo de selección y clasificación realizado en numerosos archivos públicos y colecciones privadas. La obra cuenta con el apoyo del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y con el auspicio del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación de la Nación (MinCyT). Fue editada por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FaHCE) de la UNLP y por el Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (IdIHCS-UNLP/CONICET).

Mencionamos esta larga lista de iniciativas y acciones para mostrar que la investigación científica y tecnológica es una herramienta necesaria y fundamental a efectos de potenciar la proyección nacional y, al mismo tiempo, integrar y reforzar los objetivos de la política exterior argentina, en la que la recuperación del ejercicio efectivo de la soberanía sobre nuestros archipiélagos australes encuentra un lugar destacado.



Así, remarcamos la importancia de fortalecer el intercambio entre el mundo académico y la gestión del sector público. Estamos trabajando en la realización de una agenda de iniciativas que incluye acciones como la publicación y la difusión de los contenidos de distintos proyectos acerca de recomendaciones de políticas públicas. Desde ese punto de vista, *Malvinas en Cuestión*, como publicación científica, constituye un insumo clave.

Entendemos que la universidad es un lugar estratégico donde se deben debatir, de manera franca y profunda, aquellos aspectos que hacen a las políticas centrales del país, donde Malvinas ocupa un lugar destacado. De ese modo, se han analizado y fortalecido los sustentos históricos, legales y políticos que posee la Argentina para demandar la recuperación del ejercicio de la soberanía sobre las Islas y el territorio usurpado por el Reino Unido.



Malvinas y la Defensa Nacional
Jorge Battaglino y Carla Morasso
Malvinas en Cuestión, 1, e003, Dossier, 2022
ISSN 2953-3430 | <https://doi.org/10.24215/29533430e003>

<https://revistas.unlp.edu.ar/malvinas>

Universidad Nacional de La Plata
La Plata | Buenos Aires | Argentina

Malvinas y la Defensa Nacional

Malvinas and the National Defence

Jorge Battaglino

jorge.battaglino@undef.edu.ar
<https://orcid.org/0000-0002-9399-7748>

Rector de la Universidad de la Defensa Nacional
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)
Argentina

Carla Morasso

carlamorasso@yahoo.com.ar
<https://orcid.org/0000-0002-6376-7407>

Vicerrectora de la Universidad de la Defensa Nacional
Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales
Universidad Nacional de Rosario. Argentina

Resumen

Se presenta aquí la relevancia de la Cuestión Malvinas para la defensa nacional y se abordan las actividades que realiza la Universidad de la Defensa Nacional en favor de aquellos dos tópicos centrales para la República Argentina.

Palabras clave

Universidad de la Defensa Nacional; República Argentina; Cuestión Malvinas

Abstract

It is presented here the relevance of the Malvinas issue for the national defence. The activities that the University of National Defence performs on favour of those two main topics for the Argentinean Republic are addressed as well.

Keywords

University of National Defence; Argentine Republic; Malvinas issue



Desde la instauración del enclave colonial en el siglo XIX, Malvinas ha sido una problemática central de la historia argentina, que actualmente, tras cuarenta años del Conflicto del Atlántico Sur, implica desafíos ineludibles para la Política de Defensa Nacional.

En este sentido, la actual Directiva de Política de Defensa Nacional (DPDN), el documento que explicita los lineamientos centrales de la política de defensa y militar, enfatiza el reclamo de ejercicio de la soberanía argentina sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y sus espacios marítimos circundantes e indica que “siendo parte integrante del territorio argentino, se encuentran ilegítimamente ocupados por una de las principales potencias militares mundiales, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda Del Norte” y que “a las limitaciones que este enclave colonial, con su significativo despliegue militar, impone a la República Argentina para el ejercicio efectivo de la soberanía sobre estos territorios, debe sumársele la posición geopolíticamente estratégica que el Atlántico Sur detenta debido a sus riquezas en recursos naturales renovables y no renovables (ictícolas, hidrocarburíferos, mineros y de biodiversidad) y a su función como centro de operaciones para obturar la circulación hacia el continente antártico y limitar el flujo de navíos entre el océano Pacífico y el océano Atlántico” (Decreto 457/2021)¹.

Asimismo, la DPDN señala que “la presencia militar británica contradice también la Resolución 41/11 de la Asamblea General de las Naciones Unidas (Zona de Paz y Cooperación en el Atlántico Sur) del año 1986 que, entre otras disposiciones, exhorta a los Estados de todas las demás regiones, en especial a los Estados militarmente importantes, a que respeten escrupulosamente la región del Atlántico Sur como zona de paz y cooperación, en particular mediante la reducción y eventual eliminación de su presencia militar en dicha región” y que “resulta indispensable reforzar las capacidades disuasorias de nuestro país sobre este espacio marítimo estratégico” (Decreto 457/2021).

En este marco, la Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF), que desde noviembre de 2014 tiene a su cargo la formación de oficiales y suboficiales de las Fuerzas Armadas para el eficaz cumplimiento de su misión principal y sus funciones subsidiarias, así como también la



formación de militares y civiles para la Defensa Nacional, promueve actividades de docencia, líneas de investigación y acciones de extensión que tienen por objeto la indagación, el conocimiento y la divulgación de la Cuestión Malvinas en general y de la Guerra de Malvinas en especial.

De este modo, entre las líneas de trabajo abordadas por los equipos de docentes, investigadores y estudiantes, encontramos aquellas vinculadas al análisis del conflicto en el plano estratégico militar, en el plano operacional y a nivel táctico; al examen del mando y el liderazgo en combate; al estudio de la evolución de la doctrina militar a partir de la Guerra de Malvinas; y al desarrollo de la sanidad militar durante el conflicto bélico. Cabe señalar que un lugar especial lo ocupan los trabajos sobre la conformación de la memoria entre los veteranos y de la memoria colectiva argentina. Asimismo, se aborda la temática desde perspectivas geopolíticas y geoestratégicas, como así también desde la esfera del Derecho Internacional Público y de la Historia Militar.

Teniendo en cuenta la centralidad que la Cuestión Malvinas presenta para la enseñanza y el estudio de contenidos de la Defensa Nacional, en particular, el hito que significó la guerra de 1982 y las actuales implicancias geopolíticas relacionadas al Atlántico Sur y la Antártida, cabe que reflexionemos acerca de desde dónde y de qué modo construimos el conocimiento sobre la misma. En este sentido, señalamos que desde la UNDEF, como ámbito académico democrático de reflexión plural y crítica que fue el resultado de una construcción social, política y colectiva cuyo objetivo principal es desarrollar las mejores propuestas de formación de militares y civiles para la Defensa Nacional, consideramos que Malvinas reviste la condición de tema estratégico para la Argentina y que debemos contribuir al mismo a partir de la generación de ideas y argumentos que fortalezcan aquello que está consagrado por mandato constitucional en la Disposición Transitoria Primera (1994): “La Nación Argentina ratifica su legítima e imprescriptible soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes, por ser parte integrante del territorio nacional”.

Es por ello que promovemos la generación de conocimiento científico situado, con el propósito de brindar herramientas teóricas, conceptuales e



históricas que contribuyan a fortalecer la causa de la recuperación de la soberanía efectiva y a defender el interés nacional. Asimismo, y guiados por una visión que revaloriza la Defensa como una dimensión sustantiva de la estrategia de desarrollo nacional, encontramos central profundizar la circulación de ideas, tanto entre las comunidades científicas como en la ciudadanía. Por este motivo, uno de los grandes desafíos que tenemos es favorecer los fundamentos de la Cultura de la Defensa Nacional, entendida como un conjunto de ideas, valores, visiones del mundo y elementos identitarios que legitimen la política de Defensa, ya que si bien el instrumento militar tiene un rol central en el enfrentamiento bélico y en la disuasión de amenazas externas, la Defensa también se construye a partir de la acción de los componentes no militares de la sociedad y el Estado.

Los argentinos y las argentinas compartimos una misma convicción que debemos seguir defendiendo sobre la base de nuestros valores e intereses nacionales: las Islas Malvinas son parte integral de nuestro territorio nacional. Las Malvinas siempre fueron argentinas y jamás cederemos en nuestro reclamo soberano. Conforme a los principios del derecho internacional continuaremos el llamado al diálogo pacífico para la resolución del conflicto y respetaremos el modo de vida de sus habitantes, tal como se estableció en la Resolución 2065 (XX) (1965) de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

NOTAS

1. Se puede consultar el documento en <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-457-2021-352107>



Profundizar la investigación científica y el desarrollo tecnológico para fortalecer la soberanía nacional en el Atlántico Sur y la Antártida
Daniel Fernández
Malvinas en Cuestión, 1, e004, Dossier, 2022
ISSN 2953-3430 | <https://doi.org/10.24215/29533430e004>

<https://revistas.unlp.edu.ar/malvinas>

Universidad Nacional de La Plata
La Plata | Buenos Aires | Argentina

Profundizar la investigación científica y el desarrollo tecnológico para fortalecer la soberanía nacional en el Atlántico Sur y la Antártida

To Deepen the Scientific Investigation and the Technologic Development to Strengthen the National Sovereignty in the Southern Atlantic and the Antarctic

Daniel Fernández
dfernandez@untdf.edu.ar
<https://orcid.org/0000-0002-3367-4138>

Rector de la Universidad Nacional de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur. Argentina

Resumen

Se presentan aquí las diversas dimensiones abordadas desde las ciencias naturales relativas a las Islas Malvinas y su indisoluble vínculo con la Patagonia, el Atlántico Sur y la Antártida. Se expone la relevancia de las mismas en la agenda de investigaciones de las universidades y el sistema científico-tecnológico argentino para contribuir a la discusión del proyecto de país y para afianzar la soberanía nacional en el Atlántico Sur.

Palabras clave

Ciencias naturales; Malvinas, Patagonia, Atlántico Sur y Antártida; ciencia, tecnología y universidad; soberanía

Abstract

The diverse dimensions addressed from the natural science related to the Malvinas Islands and their inextricable relationship with La Patagonia, the Southern Atlantic and the Antarctic are presented here. The relevance of these dimensions in the investigations from the universities and the scientific-technologic Argentinean system to contribute to the discussion about the country's project and to consolidate the national sovereignty in the Southern Atlantic is exposed.

Keywords

Natural science; Malvinas, Patagonia, Southern Atlantic and Antarctic; science, technology and university; sovereignty



Las Islas Malvinas están indisolublemente ligadas a la Patagonia y al Atlántico Sur por su historia, pero también, y no con menor importancia, por su geología, por su biología, por las conexiones oceanográficas y climatológicas que la relacionan con su entorno geográfico. La idea central de este artículo es exponer, en forma sucinta, la relevancia de alguna de estas dimensiones en la agenda de investigación de las universidades y el sistema científico tecnológico argentino para contribuir a la discusión de nuestro proyecto de país y para afianzar nuestra soberanía en el Atlántico Sur.

Hace aproximadamente 45 millones de años, el extremo sur de Sudamérica y la península antártica estaban unidas. A partir de ese momento, se separaron en un largo proceso que duró decenas de millones de años formando el que actualmente conocemos como mar de Scotia. Esta transformación fue gradual y se manifestó, primero, mediante algunos microprocesos de apertura que habrían permitido el comienzo de la circulación de agua entre el Pacífico y el Atlántico, según lo que sabemos a partir de evidencias tanto geológicas como biológicas. Hace 30 millones de años se aceleró la generación de corteza oceánica en el mar de Scotia y la Antártida se movió hacia el sur formándose el mar de Hoces (Pasaje de Drake), que permitió el establecimiento de la corriente Circumpolar Antártica, de suma importancia oceanográfica para la conformación del actual clima antártico. La apertura del mar de Hoces no solo permitió la generación de la corriente Circumpolar Antártica, sino también la formación de la corriente de Malvinas como un desprendimiento de la misma.

Recapitulando, a diferencia de lo que quizás intuitivamente se cree, la geografía del planeta, y muy especialmente la del sur de Sudamérica y el Atlántico Sur, es muy cambiante a escala geológica, es decir, en términos de millones de años. Estos cambios y sus consecuencias son estudiados por científicos de distintas especialidades: geólogos, paleontólogos, geógrafos, oceanógrafos, biólogos, entre otros, que se forman mayoritariamente en nuestras universidades públicas y trabajan allí o en otras instituciones del sistema científico tecnológico nacional.

La Corriente Circumpolar Antártica (CCA) es la corriente marina más



potente del planeta; gira en dirección oeste-este transportando alrededor de 150 millones de metros cúbicos de agua por segundo alrededor de la Antártida, en dirección horaria mirando el planeta desde el Polo Sur. El archipiélago de islas que conforman la Tierra del Fuego, la Isla de los Estados y el Banco Burdwood (BB) son obstáculos que encuentra esta corriente en su camino hacia el norte y que cumplen un rol en la formación de las corrientes del Cabo de Hornos y de Malvinas. Esta última recorre gran parte del Mar Argentino aportando nutrientes que son indispensables para la generación de la alta productividad marina que existe en nuestro mar, circunvala el BB y sigue hacia el norte pasando por el este de las Islas Malvinas para encontrarse con la corriente de Brasil, que desciende desde el norte a distintas latitudes del Mar Argentino dependiendo de la época del año. Las zonas más ricas en cuanto a productividad y diversidad en el mar son los frentes oceánicos, lugares en los que se encuentran masas de agua con distintas características físico-químicas: por ejemplo, distintas corrientes marinas. Sin embargo, existen también frentes de marea, de rotura de plataforma, de surgencias, estuarinos, asociados a islas, entre otros, que no tendremos tiempo de discutir en este artículo pero son de suma importancia para entender y proteger la diversidad de nuestro mar. Por este motivo, son objeto de estudio en numerosas campañas científicas y es una necesidad fundamental para nuestro país desarrollar nuestras capacidades oceanográficas.

La plataforma continental de un país comprende el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden desde su mar territorial (que alcanza las 12 millas marinas medidas desde la línea de base) y a lo largo de toda la prolongación natural de su territorio. Sobre la misma, el Estado nacional ejerce derechos de soberanía para la exploración y explotación de sus recursos naturales. Todo país ribereño tiene una plataforma continental de, como mínimo, 200 millas marinas medidas desde las líneas de base, pero, si puede demostrar que la prolongación natural de su territorio se extiende más allá de esa distancia, se halla facultado para establecer el límite exterior de su plataforma continental en lo que técnicamente se denomina *borde exterior del margen continental*.

La tarea de generar el conocimiento necesario para demostrar esa prolongación, en el caso de la Argentina, se realizó a través de la



Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA)¹, una comisión interministerial presidida por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto e integrada por un miembro del Servicio de Hidrografía Naval y un miembro del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Además de interministerial, la comisión ha sido interdisciplinaria desde sus inicios mediante la participación de profesionales de diferentes disciplinas: geodestas, hidrógrafos, geólogos, geofísicos, cartógrafos, oceanógrafos, expertos en sistemas de información geográfica (SIG), abogados y expertos en derecho internacional. La variedad de profesiones que la integran nos da una idea de la complejidad e interdisciplinariedad de la tarea. El trabajo que realizó la COPLA permitió, a partir de una presentación que se realizó en 2009 ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)² —cuyas recomendaciones fueron adoptadas por consenso en 2016—, la ampliación de la plataforma continental argentina en más de 1.782.000 km². La importancia de este trabajo es enorme, dado que estableció para la Argentina la posibilidad de acceso a los recursos naturales asociados al fondo marino en toda esa extensión, e impacta también en la discusión de la Cuestión Malvinas. Por ejemplo, desde hace unos años se da en el ámbito científico una disputa geológica con respecto al origen de las Islas Malvinas y al límite de la continuidad de América del Sur en el espacio marítimo. Esa controversia comenzó con diversos trabajos de geólogos ingleses que aseguraban que las Malvinas estaban ubicadas hace cientos de millones de años frente a Natal, Sudáfrica, y fueron derivando hasta su posición actual, girando y chocando con lo que ellos describen como el límite de América del Sur. Por su parte, el geólogo argentino Víctor Ramos desmiente en varios trabajos y en sus charlas científicas y de divulgación esa afirmación, y contradice cada uno de los argumentos que sustentarían esa idea, confirmando que las islas tienen una historia geológica claramente relacionada con el continente sudamericano³. La importancia de estas discusiones geológicas en la disputa de la Cuestión Malvinas es relativa, pero la importancia de establecer narrativas propias sobre la temática es incuestionable.

Los Estados tienen que adoptar políticas claras y sólidas que ayuden a



estudiar y utilizar los recursos naturales resguardando internamente, y en el concierto del resto de los países, los intereses y derechos propios sobre los recursos estratégicos. En este sentido, la Argentina, al adoptar la iniciativa Pampa Azul en el año 2014, generó la primera política de Estado que pensó integralmente nuestros espacios marítimos, determinando ecosistemas específicos a estudiar y proteger, y focalizando en el fortalecimiento de la soberanía nacional sobre el mar a través de la investigación científica, el desarrollo tecnológico y la innovación. Es una iniciativa interministerial integrada por los ministerios de Ciencia, Tecnología e Innovación; Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto; Ambiente y Desarrollo Sostenible; Agricultura, Ganadería y Pesca; Turismo y Deportes; Defensa y Seguridad (convenio interministerial MINCYT 061/14). Además, dado que en la iniciativa es central la investigación científica, participan fuertemente el CONICET y las universidades públicas nacionales. El financiamiento de Pampa Azul está asegurado por la Ley 27.167, aprobada en 2015, que crea el Programa Nacional de Investigación e Innovación Productiva en Espacios Marítimos Argentinos (PROMAR) y determina que el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación será la autoridad de aplicación del mismo.

Ahora bien, aun cuando la iniciativa Pampa Azul se constituyó formalmente en 2014, se basa en una política científica que comenzó en 2009 con la recuperación, por parte del CONICET, del buque oceanográfico Puerto Deseado y su utilización para realizar campañas científicas en el Mar Argentino y en la Antártida ininterrumpidamente. Esto permitió a los investigadores argentinos la utilización de una plataforma científica inédita que amplió las escalas espaciales y temporales de sus investigaciones. Es importante explicar la importancia de este hecho, ya que para poder estudiar y entender cada uno de los procesos naturales que ocurren en el mar y la atmósfera hace falta poder investigarlo teniendo en cuenta estas escalas. Por ejemplo, un resultado indiscutible de esta iniciativa es que se pudieron investigar, por primera vez en estas escalas, los procesos fundamentales que explican la biodiversidad, la productividad, la conectividad y otros procesos del Atlántico Sur y los océanos antárticos. La iniciativa concentra sus actividades en cinco áreas geográficas prioritarias: 1) Banco Burdwood / Área protegida Namuncurá;



2) Sistema fluvio-marino del Río de la Plata; 3) Golfo San Jorge; 4) Agujero Azul / Frente del Talud Continental, y 5) Islas Subantárticas (Georgias y Sandwich del Sur). Las mismas han sido estudiadas en diversas campañas científicas e indudablemente, aunque aún queda mucho por investigar, conocemos mucho más de ellas en la actualidad que en 2009.

La conservación y utilización sostenible de los océanos, mares y recursos marinos constituye uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS N.º 14) acordados por Naciones Unidas, suscripto por la Argentina con metas a cumplir en plazos preestablecidos. La importancia de este objetivo se basa en que las características físico-químicas de los océanos (temperatura, salinidad, pH, etc.), la ubicación e intensidad de las corrientes marinas y frentes de marea, la interacción entre los océanos y la atmósfera, y las conexiones entre los océanos son las que regulan el clima y la productividad de los ecosistemas del planeta. Además, los océanos han sido históricamente rutas esenciales para el comercio y el transporte de la humanidad. Es por todo eso que las metas para cumplir con ese ODS incluyen prevenir la contaminación, proteger los ecosistemas costeros, abordar el problema de la acidificación de los océanos, regular la explotación pesquera y practicar una gestión sostenible de la misma, así como de la acuicultura, y conservar al menos el 10 % de las zonas costeras y marinas en conformidad con las leyes nacionales y sobre la base de la mejor información científica disponible. Para cumplir con esta última meta, la Argentina ha creado áreas marinas protegidas (AMP) en el Atlántico Sur. En 2013, se creó el Área Marina Protegida Namuncurá - Banco Burdwood (Ley 26875) en lo que fue la primera área protegida bajo jurisdicción nacional. El AMP-NBB tiene una superficie de 28.000 km² y está ubicada a unos 150 km al este de la Isla de los Estados y al sur de las Islas Malvinas. El *banco* es una meseta submarina con una profundidad máxima de 200 metros y una mínima de 50 metros, que está rodeada por canales y cuencas con profundidades de entre 1800 y 3500 metros. En 2014 se creó el Sistema Nacional de Áreas Marinas Protegidas (SNAMP) (Ley 27.037) y en 2018 se crearon dos nuevas AMP: Namuncurá - Banco Burdwood II y Yaganes (Ley 27.490), de 32.336 km² y 68.834 km², respectivamente. Es decir que en la última década la



protección de los ambientes marinos se ha intensificado en el Atlántico Sur.

Entre 2014 y 2019, se realizaron 16 campañas científicas al AMP-NBB, necesarias para entender los procesos que se desarrollan en la misma y que generan los patrones de biodiversidad y productividad que motivaron su protección. Los bancos submarinos se caracterizan por tener una profundidad mucho menor a la de las áreas circundantes, lo que produce que el agua tienda a recircular sobre ellos y permanezca más tiempo en sus límites. A la vez, en sus bordes escarpados existen movimientos verticales de agua o *surgencias* que traen a la superficie del mar aguas profundas ricas en nutrientes, que al llegar a la zona donde la luz solar es abundante generan situaciones muy favorables para el crecimiento de los organismos productores que constituyen la base de las tramas tróficas marinas, el fitoplancton. Estas surgencias dan lugar a momentos de alta productividad en los que la reproducción del fitoplancton se hace muy elevada; son denominadas floraciones algales y en el caso del Banco Burdwood se han detectado en pulsos de corta duración (semanas). Son de gran relevancia porque dan inicio a un proceso fundamental para los mares y para el clima mundial que se denomina *bomba biológica de carbono*, llamado así por su importancia en la captación de carbono que de otra manera iría a parar a la atmósfera e incrementaría el efecto invernadero. Este proceso complejo junto con otros que involucran microorganismos como bacterias y virus (el bucle microbiano y la bomba microbiana de carbono) son esenciales para comprender el cambio climático. Si bien no es un fenómeno inusual en los bancos submarinos, que son a menudo zonas particularmente diversas y productivas en medio del océano abierto, generalmente son zonas de baja productividad por la gran profundidad y la escasez de nutrientes; conocer las particularidades del BB es sumamente importante y requiere aún de mucho tiempo de investigación.

Recientemente, en un claro avance en la vinculación con las universidades nacionales que forman a los futuros investigadores y tecnólogos para trabajar en el sistema científico tecnológico argentino, se realizó una convocatoria de becas a través del Programa de Formación de Recursos Humanos en disciplinas de la ciencia afines a la Iniciativa



Pampa Azul. Tiene el objetivo de formar los recursos humanos con capacidades para atender a los requerimientos de investigación y desarrollo tecnológico y productivo vinculados al mar, promoviendo el aumento de las matrículas, el acompañamiento en las trayectorias formativas y el incremento en los egresos de estudiantes de diversas carreras, pensando, específicamente, en su formación orientada a los temas marinos. Se otorgaron un máximo de 15 becas a las universidades nacionales de Mar del Plata, del Sur, de Río Negro, de la Patagonia Austral, de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y a la Universidad Tecnológica Nacional (UTN). El sostenimiento de esta política de formación para la consolidación de las capacidades para estudiar el Mar Argentino es fundamental para avanzar consistentemente en las investigaciones que llevan ya más de una década.

En la misma línea, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (MINCyT) realizó una convocatoria específica de Proyectos de investigación y desarrollo tecnológico en el marco de la Iniciativa Pampa Azul, a través de la que se seleccionaron 32 proyectos de generación de conocimiento (41 %), de desarrollos de instrumentos de investigación (25 %) y de procesamiento de muestras obtenidas en campañas previas (34 %), pertenecientes a once universidades, diez organismos nacionales de Ciencia y Tecnología, y ministerios y secretarías provinciales y municipales. Ambas iniciativas muestran la clara intención del actual Gobierno nacional de consolidar presupuestariamente las investigaciones de Pampa Azul.

La importancia económica y geopolítica de Malvinas fue cambiando a lo largo del tiempo. Antes del siglo XX, las islas constituyeron un enclave de gran importancia para industrias extractivistas de gran relevancia en el Atlántico Sur, como la pesquera, la ballenera y la lobera, y también como sitio de control del pasaje interoceánico que comunica los océanos Atlántico y Pacífico. Este último aspecto se vio relativizado a partir de la apertura del canal de Panamá en 1904, si bien la posición en el Atlántico Sur siguió siendo estratégica por el acceso a la Antártida e incluso cobró cierta relevancia en la Primera Guerra Mundial con acciones bélicas en el lugar. A partir de 1975, con el informe del geólogo Edward Shackleton que alertaba sobre la posibilidad de que las Malvinas fueran un nuevo Mar del



Norte por su potencial petrolero, este se constituyó en un potencial recurso a explorar. A partir de 1982, la actividad que cobró real importancia fue la pesca. El interés petrolero y la importancia de la relación con la Antártida están en alza en estos momentos y el pesquero se encuentra en auge de explotación.

El problema de la pesca en el Atlántico Sur es muy complejo e incluye la pesca en nuestra Zona Económica Exclusiva (ZEE), en los territorios usurpados alrededor de Malvinas y en aguas internacionales más allá de la ZEE. Los permisos de pesca que otorga Gran Bretaña en Malvinas representan un importante porcentaje del PBI de las islas y también de sus ingresos (alrededor de 40 % y 60 %, respectivamente, en 2020 por un valor absoluto de 29 millones de libras). Las principales especies pescadas son los calamares (*Illex argentinus* y *Loligo gahi*) capturados por embarcaciones, en su mayoría de bandera de Taiwán, Corea del Sur y España (en muchos casos en *joint-venture* con malvinenses y británicos). Hasta la salida de Gran Bretaña de la Unión Europea (Brexit), los calamares pescados alrededor de Malvinas entraban al mercado común europeo sin el pago de aranceles; al dejar de ser considerado un territorio europeo de ultramar, se comenzó a pagar un porcentaje (entre un 8 y 15 %), lo que llevó a diferentes negociaciones para reducir estos aranceles o para evitarlos porque cambiarían completamente el negocio pesquero que sustenta económicamente, en gran medida, la ocupación británica de Malvinas. Por supuesto que los calamares no son los únicos objetivos de la pesca: por ejemplo, otra especie emblemática de la región es la merluza negra (*Dissostichus eleginoides*) que se ha certificado en Malvinas como una población independiente alrededor de las islas, aunque nuestros estudios al respecto indican algo muy diferente. En la zona internacional operan mayoritariamente a nivel mundial China, Taiwán, Japón, España y Corea del Sur, y la zona limítrofe con el Mar Argentino está identificada como uno de los tres puntos calientes del planeta con esta problemática. Estas pesquerías operan sobre las mismas especies que pescamos en nuestra ZEE y, al intentar describir y analizar interacciones con ellas —con las que tienen permisos ilegales malvinenses y las que se realizan en el mar internacional—, y sus impactos sobre nuestros recursos naturales, no podemos dejar de hacerlo en toda su complejidad, incluyendo además de



los análisis jurídicos otros que tengan que ver con logística portuaria, modelos pesqueros, sostenimiento de las políticas pesqueras, política ambiental, entre otros.

En cuanto al petróleo y el gas *offshore*, si bien representan porciones pequeñas de la producción nacional (1,3 % y 17,1 % respectivamente en 2021, según datos de la Secretaría de Energía de la Nación, y estos porcentajes no serían muy diferentes en la actualidad), poseen grandes potencialidades según exploraciones desarrolladas a partir de 2018 por convocatoria para la adjudicación de permisos de exploración en las cuencas Argentina Norte, Austral Marina y Malvinas Oeste. Existe también una amplia variedad de energías marinas alternativas a las de los combustibles fósiles, como la de mareas y corrientes, olas, gradientes salinos y térmicos, energía eólica *offshore*, que han comenzado a explorarse en el país. Evidentemente, cómo conformemos nuestra matriz energética y cuánto de ella provenga de nuestro mar son discusiones actuales que se ven atravesadas tanto por la necesidad de investigaciones y adelantos tecnológicos como por la disputa de soberanía en el Atlántico Sur.

Habiendo presentado, aunque superficialmente, algunas de las temáticas relativas a las ciencias naturales de importancia en la región, me permito pensar con ustedes la necesidad de profundizar las investigaciones y discusiones sobre estas y otras temáticas similares, sentar posturas y discutir estrategias de difusión de nuestra posición con respecto a la Cuestión Malvinas. Necesitamos imperiosamente seguir consolidando nuestras posiciones, reclamando y ejerciendo la soberanía en los mares del sur y también desarrollándonos para que nuestra población viva mejor, cuidando al mismo tiempo el ambiente tan especial de las regiones subantárticas y antárticas. Tenemos un Gobierno que entiende la importancia de la investigación de los recursos naturales y propone un país a futuro con desarrollos propios, con iniciativas en marcha como Pampa Azul, los satélites SAOCOM, la constitución en Ushuaia de un Centro Interinstitucional (UNTDF-CONICET-IAA-UTN-INIDEP-APN) e Intergubernamental (Gobierno de TDF y Municipio de Ushuaia), la concreción de diversas ideas de polos tecnológicos y de logística antártica, la posibilidad de lograr, finalmente, el cruce por aguas



argentinas y de construir el puerto de Río Grande y otras obras de infraestructura que impactarán en nuestro futuro a corto y mediano plazo. Las universidades públicas nacionales tenemos que cumplir un rol importante en este desarrollo, aportando nuestra mirada sobre los saberes relacionados con la explotación y el cuidado de los recursos, e involucrándonos profundamente en la formación de las nuevas generaciones comprometidas con la historia y la soberanía de nuestro territorio.

La Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (UNTDFeIAS) trabaja en algunas de estas temáticas desde su creación y retoma también investigaciones previas realizadas desde la sede Ushuaia de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco (UNPSJB) sobre cuya estructura se conformó, así como investigaciones que realizó el Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC-CONICET) o que se desarrollan conjuntamente entre ambas instituciones. En nuestro Plan Estratégico Institucional se priorizan los temas relacionados con el Atlántico Sur y la Antártida, no solo desde el punto de vista de las ciencias naturales, sino con una mirada amplia e interdisciplinaria. Es por ello que venimos articulando conjuntamente con el ya mencionado CONICET, pero también con el Instituto Antártico Argentino (IAA), el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP), la Administración de Parques Nacionales (APN), la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) y los gobiernos de la provincia de Tierra del Fuego y de la ciudad de Ushuaia para la creación de un centro interinstitucional (CITEAS) que trabajará con una mirada amplia los temas relacionados con la soberanía en el Atlántico Sur y la Antártida. En ese marco, nuestra participación, junto con la Universidad Nacional de La Plata, en esta nueva publicación que busca consolidar las narrativas propias sobre la Cuestión Malvinas es parte de nuestro compromiso ineludible como referentes regionales, nacionales e internacionales en estas temáticas.



NOTAS

1. Creada en 1997 a través de la Ley 24.815 (ver <http://www.plataformaargentina.gov.ar/>).
2. Ver https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
3. Al respecto, entre otros materiales, se puede consultar la conferencia “Islas Malvinas: Derechos históricos y ¿geológicos?” dictada por Víctor Ramos en el marco del Posgrado en Comunicación de la Ciencia de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales (UBA), en abril de 2022: <https://youtu.be/JlKN1UdJf0>



Malvinas y la construcción de Políticas Soberanas: La experiencia del
Instituto Malvinas en la Universidad Nacional de La Plata

Mario Volpe

Malvinas en Cuestión, 1, e005, Dossier, 2022

ISSN 2953-3430 | <https://doi.org/10.24215/29533430e005>

<https://revistas.unlp.edu.ar/malvinas>

Universidad Nacional de La Plata

Malvinas y la construcción de Políticas Soberanas: La experiencia del Instituto Malvinas en la Universidad Nacional de La Plata

Malvinas and the Building of Sovereignty Policies:
The Experience of the Malvinas Institute in the
National University of La Plata

Mario Volpe

mmvolpemario@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-9942-3534>

Subdirector del Instituto Malvinas de la Universidad Nacional de La Plata
Coordinador del Área de Investigación del Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur
Argentina

Resumen

Se presentan las actividades desarrolladas desde la Universidad Nacional de La Plata, en general, y su Instituto Malvinas, en particular, acerca de la Cuestión Malvinas y las Políticas Soberanas como ejes transversales para concebir una Argentina con Soberanía Integral.

Palabras clave

Cuestión Malvinas; soberanía integral; Universidad Nacional de La Plata

Abstract

The activities developed from the National University of La Plata in general, and particularly at the Malvinas Institute, about the Malvinas Issue and the sovereignty policies as transverse axes in order to devise an Argentina with national sovereignty are presented here.

Keywords

Malvinas issue; integral sovereignty; National University of La Plata



Como subdirector del Instituto Malvinas desde su conformación, quisiera aprovechar estas líneas para recuperar sucintamente la experiencia que venimos desplegando en el seno de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP) con la Cuestión Malvinas y las Políticas Soberanas como ejes transversales para concebir una Argentina con Soberanía Integral.

La creación en 2014 del Instituto Malvinas de Investigaciones, Desarrollos, Transferencias e Innovaciones Productivas en Políticas Soberanas fue producto de una larga articulación interinstitucional entre la UNLP y el Centro de Ex Combatientes Islas Malvinas (CECIM) de la ciudad de La Plata. Emplazado en el lugar donde funcionó el comando de la X Brigada de Infantería Mecanizada del Ejército Argentino, se reconstruyó el edificio para contar con aulas modernas y con la infraestructura necesaria para el desarrollo de laboratorios, equipos y proyectos de investigación.

El Instituto Malvinas (IM) funciona como una unidad ejecutora de prácticas de investigación, desarrollos, transferencias e innovaciones productivas de la Facultad de Ingeniería (FI) de la UNLP, cuyo actual decano, Marcos Actis, es a la vez el director de nuestra institución. El fin último del IM es contribuir al mandato constitucional del conjunto de la Nación argentina de la recuperación plena de la soberanía política, la independencia económica y la integralidad territorial. Con esa intención, promueve estudios teóricos, empíricos y metodológicos en los campos transdisciplinarios de las Políticas Soberanas sobre los recursos simbólicos, materiales, territoriales y físicos de la Argentina. También asiste técnicamente y asesora a las dependencias de la FI y de la UNLP, entre otras instituciones, en cuestiones relativas a la investigación y el desarrollo de políticas vinculadas a la Soberanía desde una perspectiva integral. Con relación a su compromiso con la Causa Malvinas¹, se ocupa de honrar permanentemente la memoria de los caídos, así como de colaborar con el esclarecimiento total de los hechos y responsabilidades en el conflicto del Atlántico Sur y defender la aplicación irrestricta de los Derechos Humanos para el conjunto de la sociedad.

Entre las múltiples iniciativas que se llevan a cabo, puede destacarse el funcionamiento desde el 2016 del Grupo de Innovación Energética y Ambiental (GIEGA), dedicado a la investigación aplicada y a los servicios



de asesoramiento a la industria en cuestiones vinculadas a tres grandes líneas de trabajo: los reservorios de gas y petróleo; el tratamiento de efluentes industriales; y la determinación de aptitud para el servicio y vida remanente. Este espacio ha establecido convenios específicos con empresas a través del Fondo Tecnológico Argentino y el Fondo Argentino Sectorial, entre otros. Además, ha colaborado en peritajes, por ejemplo, para determinar qué produjo la rotura de infraestructura submarina y generó a comienzos de este año uno de los derrames más grandes de la historia del Perú.

También funciona en las instalaciones del IM el Laboratorio de Economía en Tecnología, Innovación y Finanzas (LETIF), que tiene por misión formar recursos humanos con la creación, transferencia y divulgación de nuevos conocimientos en áreas diversas de Economía Aplicada en el campo de la Ciencia y la Tecnología. Sus esfuerzos se centran en estudios sobre desarrollo local y regional con el objetivo de diseñar y gestionar políticas para el desarrollo productivo.

Además de articular con otras facultades de la UNLP, como la de Ciencias Médicas, y establecer convenios con la Universidad Nacional Arturo Jauretche y la Universidad Nacional de Tierra del Fuego, el IM cumplió un rol fundamental y solidario durante la emergencia sanitaria, social y económica que desató la pandemia. En ese sentido, se conformó un lugar de control e hisopado gratuito y se desplegaron distintas iniciativas solidarias. Asimismo, en nuestra sede funciona una parte del Ministerio de las Mujeres, Políticas de Género y Diversidad Sexual de la Provincia de Buenos Aires. Además, se dictan asiduamente clases, en particular, de las carreras de Ingeniería.

Desde el IM, se han editado libros con contenidos didácticos para debatir sobre la historización del conflicto por Malvinas² y con investigaciones y reflexiones sobre la Cuestión Malvinas en clave de Derechos Humanos³, producto de los proyectos de investigación desarrollados en el marco de la convocatoria “Malvinas en la Universidad”. También se está gestionando la conformación de un Archivo Oral, en el que se produzcan, graben y sistematicen los testimonios de quienes participaron en la Guerra de Malvinas.



Otra de las preocupaciones fundamentales que impulsa nuestro trabajo en el Instituto es la articulación de la Cuestión Malvinas con el Atlántico Sur y la Antártida para un abordaje integral orientado a la investigación y construcción de Políticas Soberanas. En ambos casos, resulta fundamental la discusión, difusión y arraigo social de una conciencia marítima que jerarquice las riquezas naturales en disputa y revalorice la perspectiva estratégica de una Argentina bicontinental. En ese sentido, el mapa bicontinental es una herramienta clave.

En pos de fortalecer la formación universitaria en torno a Malvinas, una de las iniciativas fundamentales que se impulsan es la materia electiva humanística “Cuestión Malvinas - Políticas Soberanas”, de la cual soy su Profesor Titular y que se dicta para todas las carreras de grado de la FI. Tenemos el desafío de lograr que sea aceptada para todas las carreras de la UNLP. También hemos participado de las II y III Jornadas de la Cuestión Malvinas en la UNLP, organizadas por EdICMa, el Equipo de Investigación de la Cuestión Malvinas, el cual, a fines de 2021, se incorporó al Instituto.

Este colectivo de investigadores y docentes de la UNLP ha conformado *Malvinas en Cuestión*, esta publicación científica, coeditada por nuestra universidad y la de Tierra del Fuego, que se está lanzando públicamente con el presente dossier. Se trata de un esfuerzo por construir y consolidar una herramienta para la circulación y discusión de aportes académicos, desde una perspectiva interdisciplinaria y con las Políticas Soberanas como eje transversal. En ese sentido, desde el Instituto Malvinas, esperamos contribuir con nuestras investigaciones e iniciativas a este nuevo desafío.

A 40 años de la Guerra del Atlántico Sur, con la memoria y la lucha de los excombatientes y el compromiso con la investigación científica y el desarrollo tecnológico, buscamos seguir aportando desde nuestras instituciones al proyecto de una Argentina Soberana y Bicontinental.



NOTAS

1. Entendemos que Malvinas es un mandato latente del pueblo argentino y que se reedita y se activa permanentemente a partir de variadas expresiones de distinta índole. Cuando mencionamos la “Cuestión Malvinas” nos referimos a todas aquellas razones que sostienen la posición argentina: los hechos históricos, las pruebas jurídicas y las negociaciones diplomáticas que confirman el reclamo indeclinable de soberanía. Cuando hablamos de la “Causa Malvinas” ampliamos el tema hacia todas aquellas manifestaciones político-culturales que fueron creando y recreando el tema en nuestra cultura. Es decir: el modo en que amplios sectores sociales han manifestado sus vínculos con las Islas.
2. Nos referimos a “Malvinas desde la perspectiva de las Políticas Soberanas”, producido por alumnos, alumnas y el equipo docente a cargo de Carlos Giordano del seminario curricular “Cuestión Malvinas. Políticas Soberanas” de la Cátedra Libre “Malvinas, Comunicación y Nación” de la Facultad de Periodismo y Comunicación Social de la UNLP.
3. Ver Giordano, C.; Alonso, E.; Guerrero Iraola, J. (editores) (2017). *Malvinas en clave de Derechos Humanos: experiencias, desafíos y tensiones*. Área de Impresiones de la Honorable Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires.



ARTÍCULOS DE INVESTIGACIÓN





El *San Luis*. Memorias de un submarino argentino en la Guerra de Malvinas

Pablo Javier Melara

Malvinas en Cuestión, 1, e006, Artículos de investigación, 2022

ISSN 2953-3430 | <https://doi.org/10.24215/29533430e006>

<https://revistas.unlp.edu.ar/malvinas>

Universidad Nacional de La Plata

La Plata | Buenos Aires | Argentina

El *San Luis*. Memorias de un submarino argentino en la Guerra de Malvinas

The *San Luis*. Memories of an Argentinian Submarine in the Malvinas War

Pablo Javier Melara

pablomelar@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-3216-1373>

Facultad de Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata
Argentina

Resumen

Entre abril y junio de 1982 se desarrolló el conflicto bélico del Atlántico Sur, que enfrentó a la Argentina con Inglaterra. El 2 de abril, la Argentina recuperó las islas Malvinas, luego de casi 150 años de usurpación británica. En respuesta, Inglaterra envió un enorme contingente aeronaval al Atlántico Sur. Los combates se dieron tanto por mar como por aire y tierra. La batalla marítima tuvo uno de sus capítulos más dolorosos cuando, el día 2 de mayo, un submarino británico hundió al crucero argentino ARA General Belgrano. En dicho ataque murieron 323 argentinos. Este hecho provocó la decisión de la Armada nacional de retirar sus buques a puerto. Solo un buque de guerra argentino no entró en esa lógica: un pequeño submarino convencional. Este se mantuvo en la zona de combate, no solo amenazando y atacando a la Royal Navy, sino también logrando escapar de la amenaza que representaba el poderío naval británico, verdaderos expertos en la lucha antisubmarina. Ese buque fue el submarino ARA San Luis. Esta es su historia. La aproximación se realizará a través de fuentes de primera mano, buscando acercarnos al accionar de este submarino, como así también a la experiencia bélica de sus tripulantes.

Palabras clave

Guerra de Malvinas; submarino ARA San Luis; accionar; experiencias

Abstract

Between April and June of 1982, the South Atlantic conflict took place between Argentina and England. On April 2nd, Argentina recovered the Malvinas Islands, after almost 150 years of British usurpation. In response, England sent a huge air-naval contingent to the South Atlantic. The combats took place both by sea and air and land. The maritime battle had one of its most painful chapters when on May 2nd, a British submarine sank the Argentine cruiser ARA General Belgrano. 323 Argentinians died during this attack. This event resulted in the withdrawal of the National Navy's ships to its port. Only one Argentine warship did not fit into that logic: a small conventional submarine. This submarine remained in the combat zone, not only threatening and attacking the Royal Navy, but also managing to escape the threat posed by the British naval power, the true experts in anti-submarine warfare. That vessel was the ARA San Luis submarine. This is its story. The approach will be made through first-hand sources, seeking to get closer to the actions of this submarine, as well as the war experience of its crew.

Keywords

Malvinas War; San Luis submarine; actuate; experiences



Introducción


En 1982, un conflicto bélico tuvo lugar en el Atlántico Sur. Todo comenzó el 2 de abril, cuando la Argentina recuperó las islas Malvinas, luego de casi 150 años de usurpación británica. Un día más tarde, haría lo mismo con las Georgias del Sur. Inglaterra, que ya había comenzado su movilización militar en la zona durante un incidente acaecido en estas últimas islas en marzo, no lo pasó por alto y sumó nuevos barcos, dando así inicio a la formación del contingente aeronaval más importante desde la finalización de la Segunda Guerra Mundial. El 5 de abril, la flota zarpó hacia el sur. Tres semanas más tarde, se encontraba al sur del Atlántico Sur. El 27 de abril, barcos británicos atacaron la guarnición en las islas Georgias y retomaron el control sobre dichas islas.

El 1 de mayo, sus aviones acometieron sobre las posiciones nacionales en Puerto Argentino, dando comienzo a la batalla de las Malvinas. La misma se extendería hasta el 14 de junio. En ese lapso de tiempo, tendría lugar una férrea resistencia por parte de los aviadadores argentinos, la cual se extendería a tierra malvinense luego del 21 de mayo, cuando los combates se trasladaron sobre todo a la zona de Puerto Darwin y los montes que rodean la capital de las islas Malvinas.

La batalla en el mar tuvo uno de sus capítulos más dolorosos cuando el día 2 de mayo, el submarino nuclear HMS Conqueror atacó, fuera de la zona de guerra, al crucero argentino ARA General Belgrano. En dicho ataque murieron 323 argentinos. Este hecho provocó la decisión de la Armada nacional de retirar sus buques a puerto, esperando la posibilidad de entrar en guerra en condiciones más favorables.

Solo un buque de guerra argentino quedó fuera de esa lógica: un pequeño submarino convencional. Este se mantuvo en la zona de combate, no solo amenazando y atacando a la Royal Navy, sino que también increíblemente logrando escapar de la amenaza que representaba el poderío naval británico, verdaderos expertos en la lucha antisubmarina. Ese buque fue el submarino ARA San Luis.

El mismo va a ser protagonista de este artículo, el cual gira alrededor de las siguientes preguntas: ¿cómo fue la Guerra de Malvinas en el mar?



¿Cómo fue el accionar del submarino ARA San Luis? ¿Cómo recuerdan la experiencia los veteranos?

Este trabajo se inserta en una extensa constelación de investigaciones previas sobre la Guerra de Malvinas. Algunas destacan la labor de este submarino, como son los trabajos de Jorge Bóveda (2007), Ricardo Burzaco (2000), Mariano Sciaroni (2010), Daniel Meza y Roberto Paz (2011), y el investigador Hernando Flórez (2021), quien se acerca a las vivencias de los tripulantes del *San Luis*.

A nivel internacional, la heroica lucha de este submarino fue motivo de análisis por varios estudiosos de las historias de las guerras en el mundo. La prestigiosa revista *Proceedings*, a través del escrito del capitán de navío Charles H. Wilbur (1996), de la Armada norteamericana, estudió la labor del San Luis en la guerra de Malvinas a modo de lección para las marinas occidentales, especialmente la de Estados Unidos. El Almirante Harry Train (2012), en su investigación publicada originalmente en 1987, Malvinas un caso de estudio, además de analizar la guerra, hizo especial mención al submarino *San Luis*.

Por su parte, el historiador militar Jon Guttman escribió el libro *Defiance at sea. History's greatest naval beaten* [Desafío en el mar. La derrota marítima más grande de la historia] (2000), en el que aborda 14 batallas marítimas en el período 1591 y 1982, las cuales, a pesar de los diferentes contextos y paisajes mundiales, tienen algo en común. Se trata de batallas desiguales, heroicas para Guttman, en las que se destaca la tarea del más débil, que logra burlar al más fuerte. El último capítulo se lo dedica al ARA San Luis y su actuación en la guerra de 1982.

Hay una necesidad de estudiar la guerra desde su contexto, pero también desde las experiencias de quienes la vivieron (Guber, 2001; Lorenz, 2006). Es por tal razón que entre las fuentes utilizadas ocupan un importante lugar las fuentes orales. Las mismas se basaron en entrevistas a veteranos del ARA San Luis¹. Sus experiencias también aparecen reflejadas en escritos efectuados por los propios protagonistas, entre los cuales se destacan los diarios de guerra escritos por Rafael Guaraz y Juan Rocha. Ambos fueron describiendo día por día sus experiencias y su sentir respecto a los acontecimientos en el Atlántico Sur, desde su partida de la Base Naval Mar del Plata, el 11 de abril, hasta su llegada a Puerto Belgrano el 19 de mayo.



Otro de los objetivos que persigue este trabajo es tener un adecuado equilibrio entre la experiencia bélica del *San Luis* y el contexto de la guerra. Para esto considero muy importante la utilización de dos informes de la guerra: el efectuado por la comisión presidida por el general Benjamín Rattenbach, más conocido como *Informe Rattenbach* (1988), y el efectuado por el ya citado almirante norteamericano, Harry Train (2012).

En cuanto a la organización del artículo, estará dividido en dos grandes partes, siguiendo la lógica de la actuación de la Junta Militar argentina y sus órdenes. Durante los primeros días del conflicto, esta consideraba que no se iba a desencadenar una guerra en el Atlántico Sur. Su estrategia era que la movilización de tropas de ambos países a raíz del incidente en las Georgias del Sur se convirtiera en una crisis cuya resolución fuera diplomática. Todos los movimientos que realizaron los argentinos obedecieron a esta lectura: recuperar las Malvinas sin derramar sangre inglesa y, de esa forma, obligar a Inglaterra a negociar seriamente por las islas. Esto se tradujo en reforzar inadecuadamente las islas pese a la movilización naval inglesa, así como en la orden de no disparar contra blancos enemigos, entre otros aspectos bélicos. Esta interpretación chocó de manera abrupta con la realidad el 1 de mayo de 1982. A partir de aquí, la Junta se dio cuenta de que se trataba de una guerra en serio. Allí comenzó la improvisación.

De este modo, en la primera parte del trabajo abordaré el período que entendemos como la “Crisis”, que va desde el 2 de abril hasta el 27 de abril. Luego, el foco pasará a estar en el segundo momento, el de la “Guerra” propiamente dicho, el cual comienza con el inicio de las hostilidades en las islas Georgias del Sur y culmina con el regreso del *San Luis* a la base de Puerto Belgrano el día 19 de mayo.

Se eligió contar estas historias ya que puede ser una buena manera de recordar una guerra que aún está lejos de cerrar sus heridas. La narración en primera persona, de quienes fueron protagonistas directos, aporta datos históricos, pero, por sobre todas las cosas, transmite emociones en las que nos podemos identificar.

Parte 1: Crisis

Para entender los antecedentes del conflicto bélico de 1982, debemos tener en cuenta sus detonantes. Por un lado, el más inmediato fue el incidente ocurrido en las islas Georgias del Sur en marzo de ese año; por el otro, la decisión unilateral de Gran Bretaña en 1981 de congelar cualquier negociación por Malvinas a través de Naciones Unidas. A ellos se suma la firme intención de la dictadura de recuperar las islas Malvinas antes del 150 aniversario de la usurpación británica, que se cumpliría en enero de 1983. Aunque sus causas más profundas debemos encontrarlas mucho más atrás en el tiempo.

La Argentina recuperó militarmente las islas Malvinas el 2 de abril de 1982. Esta operación fue llevada adelante por tropas de elite, quienes lograron el control de las islas de forma incruenta. Sobre esto último se puso especial énfasis del lado nacional, para avanzar diplomáticamente sobre la cuestión. El plan original consistía en que la crisis de Malvinas pasaría a la mesa de negociaciones y, en ese sentido, solo se iba a dejar una pequeña fuerza argentina en las islas. Esto se apoyaba en dos supuestos: por un lado, Gran Bretaña no reaccionaría militarmente, y si lo hacía solo iba a mandar una fuerza militar simbólica, para forzar las negociaciones; por otro lado, Estados Unidos no permitiría que la Argentina y el Reino Unido dirimieran sus diferencias en el campo de batalla. En síntesis: del lado argentino, la guerra no figuraba como una hipótesis.

Sin embargo, y al contrario de lo planificado por los estrategas argentinos, Gran Bretaña, en respuesta a la acción argentina, movilizó un enorme contingente aeronaval hacia el sur. Fue recién ahí que la Junta Militar, encabezada por Leopoldo F. Galtieri, decidió reforzar militarmente las islas Malvinas, siendo el Ejército el que mayor cantidad de hombres aportó en la tarea. Por su parte, la Fuerza Aérea Argentina preparó las bases australes para atacar a la flota imperial, en caso de que fuera necesario.

En cuanto a la flota de mar, desde el inicio de las operaciones, en abril, el almirante Juan José Lombardo había puntualizado las limitaciones que tendría la Armada a la hora de realizar la defensa en las islas. Según este, la flota no podría enfrentar a su similar británica, fundamentalmente, debido a la presencia de submarinos nucleares. Por otro lado, la presencia de Chile sería un factor que no podría ser desatendido (Mayorga, 1998).



Pese a esta movilización militar, el plan original no había cambiado. Para los estrategas argentinos aún persistía la convicción de que se trataba de una crisis cuya solución sería diplomática y, en todo caso, el envío de hombres a Malvinas era un intento por obligar a Gran Bretaña a sentarse a la mesa de negociaciones.

Tal como sostiene el almirante Train en su investigación “Malvinas: un caso de estudio” (2012), mientras la Junta Militar se preparaba para dar batalla en el escenario diplomático, Gran Bretaña preparó su flota para dirimir las diferencias en el terreno militar. Estas profundas diferencias en la manera de leer la guerra se acentuarían en los días siguientes.

¿Submarinos al ataque?

En diciembre de 1981, Fernando Azcueta fue designado como nuevo comandante del submarino *San Luis*. El 2 de abril de 1982, Azcueta fue sorprendido por la noticia de la recuperación de las islas Malvinas de la misma manera que la inmensa mayoría de los argentinos. A las 9 de la mañana reunió a toda la tripulación y oficialmente manifestó que la Argentina había recuperado las islas Malvinas. Por otro lado, comunicó que se debía alistar el *San Luis* en el menor tiempo posible.

Los submarinos ARA Santa Fe, ARA Salta y ARA San Luis comenzaron sus preparativos. Las condiciones de estas unidades distaban de ser las mejores. El *Santa Fe* era un submarino tipo “Guppy” de la Segunda Guerra Mundial, para ese año, 1982, se proyectaba que quedara fuera de servicio, al igual que su gemelo el ARA Santiago del Estero, que había sido radiado en 1981. El *Salta* y el *San Luis* eran modernos buques que habían sido incorporados por la Armada argentina en 1974. Pese a esto los “209” tuvieron muchos problemas operativos en sus preparativos para la guerra.

El *San Luis* comenzó con pruebas de mar en las proximidades de la Base de Submarinos, frente a la costa marplatense. Allí pudieron constatar problemas para desarrollar velocidades en inmersión. La nave tenía la necesidad de entrar en dique seco para efectuarle una limpieza de los conductos de refrigeración que estaban totalmente recubiertos por incrustaciones denominadas “diente de perro” al igual que el casco y las hélices. El investigador Ricardo Burzaco (2000) manifiesta que ello impedía



al submarino alcanzar su mejor performance de velocidad, aumentaba el ruido de las hélices y, fundamentalmente, hacía peligrar el funcionamiento de los motores diésel por una ineficaz refrigeración de los mismos. Estos “dientes de perro” son unos pequeños crustáceos que se formaron gracias a la acción del mar durante los meses de enero y febrero, cuando el buque se encontraba estacionado en la dársena. Dado que no había tiempo para entrar en dique seco, buzos de la Base Naval Mar del Plata se encargaron de la limpieza de los mismos, una tarea que demandó un trabajo a tiempo completo, ya que tuvieron que “rasquetear” el casco a mano.

En esos días, los hombres del *San Luis* se abocaron a poner a punto el submarino. Sin embargo, tal cuestión no sería sencilla. A medida que se intentaba hacerlo, surgían problemas operativos: por ejemplo, uno de los motores diésel estaba totalmente fuera de servicio desde hacía varios años por rotura del block. Otro problema, no menor, eran los torpedos. En el año 1981 se había realizado un informe sobre el funcionamiento de los mismos, en el que se detallaba el decepcionante resultado de los lanzamientos efectuados por los submarinos “209”. La mayor parte de los lanzamientos habían resultado erráticos por distintas razones. Ese informe había sido presentado en las oficinas de la Armada. El comandante Fernando Azcueta no había sido notificado de su redacción. A la vez, cabe agregar que otro de los desafíos que tuvo que enfrentar el *San Luis* fue la poca familiaridad que gran parte de su tripulación tenía con este tipo de submarinos. Ello se debía a que muchos miembros habían sido destinados al buque muy poco tiempo antes, incluso Azcueta, quien si bien tenía una gran experiencia como submarinista, provenía de los submarinos tipo Guppy.

El 11 de abril, finalmente, el submarino zarpó desde la Base Naval Mar del Plata, con rumbo sur. Sus órdenes eran dirigirse a las aguas del Golfo Nuevo, al sur de la Península de Valdez, en la provincia de Chubut. Su nombre código era “Área Enriqueta”. También se le ordenaba no abrir fuego en el caso de que se encontrase con una nave enemiga.

Ni bien salieron de Mar del Plata, se aprovechó para realizar algunas pruebas de navegación y observar la máxima velocidad posible a la que podía llegar la nave. Se alcanzó la velocidad de 20 nudos. Aunque, tal como sostiene el investigador Ricardo Burzaco (2000):



Subsistían los problemas de temperatura en los motores diesel. Ante esta situación, el comandante pensó acertadamente que las bajas temperaturas de las aguas del Atlántico Sur —inferiores a los 4 °C— permitirían una refrigeración más efectiva que por el apuro de partida hacia la zona de operaciones, las pruebas se estaban realizando en la plataforma continental, a relativa poca profundidad y con el agua todavía dominada por el efecto del verano con una temperatura de 16 °C (pp. 222-223).

Por otro lado, se detectaron otros problemas en el *snorkel* (le entraba agua) y las bombas de achique. Más allá de todo, el tránsito hacia el sur continuó. Todo estaba preparado para una prolongada patrulla de guerra: sus compartimentos estaban atestados de víveres, agua, medicamentos, bultos y accesorios relacionados con la alimentación de la tripulación. Eran los primeros instantes de un largo período de confinamiento. A partir de allí desaparecería la noción del día y la noche.

En poco más de 50 pasos se podía recorrer el submarino en su totalidad. A través de pasillos angostos, cada vez que dos marinos se cruzaban, uno debía ceder el paso o pasar de costado. En esos escasos metros habitables debían convivir 35 marinos. Existía un baño para los 7 oficiales y otro para los 28 suboficiales.

Cada hombre tomó su posición en el buque. El submarino tenía que estar permanentemente en funcionamiento, por lo tanto, los horarios de descanso y trabajo eran rotativos. Trabajo y descanso. Por un lado, por la necesidad de tener siempre gente realizando diferentes labores, ya que no se puede descuidar un submarino que viaja por el mar. Por otro, por la falta de espacio, que obligaba a tener siempre gente descansando. Asimismo, tampoco había espacio suficiente para que los 35 marinos descansen a la vez, ya que no había camas para todos, de allí que se usara un sistema de “cama caliente”. Cuando una parte de los marinos hacía sus labores, la otra estaba descansando.

El primer objetivo fue entrenar duro con el propósito de que los marinos se familiarizaran con el *San Luis*. Se lo hizo con exigencia. El tránsito que duró el viaje desde el puerto de Mar del Plata a “Zona Enriqueta” fue aprovechado para una rigurosa ejercitación. El duro y repetitivo entrenamiento tenía como objetivo que los submarinistas profundizaran sus habilidades y reflejos en el mar y en una eventual batalla. También se practicaron emergencias que podían llegar a enfrentar, como entradas de



agua e incendios, cubrir puestos y simular hipótesis de combate. De a poco, el personal comenzó a conocer a fondo el *San Luis*, a aprender cada secreto, hasta cómo funcionaba el sistema de torpedos.

Con la llegada a la “Zona Enriqueta” se notaba un mayor trabajo de equipo, “haciéndose carne”, algo que ya sabían: todos necesitaban de todos. Esos días de tanta actividad comenzaron a mentalizar al equipo del *San Luis* de que, por primera vez, no se trataba de un entrenamiento más. Ese clima prebélico tenía un condimento especial.

El día 22 de abril se produjo la avería de la computadora de control tiro, lo que era una limitación que resultaría determinante en el uso de armas. Es decir, el submarino mantenía su capacidad para el lanzamiento de torpedos de emergencia, sin embargo, sus posibilidades operativas quedaban muy reducidas.

El problema intentó repararse con los medios disponibles a bordo. En otros momentos, la dotación del buque incluía dos cabos especializados en control tiro que, además de operar el sistema de armas, estaban preparados para repararlo en caso de averías. Sin embargo, en esta travesía el puesto estaba cubierto por personal nuevo que aún no tenía la suficiente capacitación para reparar un sistema de semejante complejidad.

Durante los últimos días de abril, la flota británica tomó posiciones en el Atlántico Sur. Estaba lista para comenzar la invasión a las Malvinas y a las Georgias del Sur. En este difícil tablero de ajedrez que se estaba formando en el Atlántico Sur, el *San Luis*, pese a sus deficiencias, recibió la orden de ingresar en zona de guerra y ubicarse próximo a la costa, al norte de la isla Soledad, cuyo nombre código era “María”.

A bordo, la situación de dirigirse al área Malvinas era tomada con preocupación. Juan Rocha, en su *Diario personal* (1982), consignó:

26 de abril. 18 horas:

Acabamos de recibir la orden de dirigirnos al área de patrulla cerca de Malvinas y de atacar todo buque enemigo, esto evidentemente, incluye el riesgo que corremos si somos detectados por otro submarino. Ruego a Dios porque esto no suceda. Porque nuestras probabilidades son pocas ante un atómico de estos. Ojalá tengamos la suerte de salir bien de esto.

Mi amada esposa Magdalena, mis amados hijos Manuelito y Dieguito sepan que siempre los quise y lo querré... quizás no fui un buen

esposo o un buen padre eso no puedo juzgarlo. Creo que siempre traté de darle lo mejor de acuerdo a las posibilidades que teníamos.

Mis queridos: Papá no es un cobarde...pero permítanme derramar unas pocas lágrimas...porque estoy llorando por Uds., al pensar quizás que no me tengan más a su lado... (s. p.).

Ahora sí, para el *San Luis*, la guerra estaba a unas pocas horas de distancia.

Parte 2: Guerra

El comandante Gualter Allara autorizó el 29 de abril el empleo de las armas sin restricciones², en cualquier área y contra cualquier tipo de unidad, previo reconocimiento de su condición de enemigo y de ser posible su identificación (Mayorga, 1998).

Ese mismo día, el *San Luis* recibía malas noticias: los ingleses habían atacado las Georgias del Sur y también al submarino ARA Santa Fe.

El 1 de mayo la batalla se trasladó, en todo su esplendor, a las Malvinas. Durante la madrugada, poco después de las 4:00 h, se produjo el primer ataque aéreo por parte de Gran Bretaña a las posiciones argentinas en Puerto Argentino. Sería el primero de varios.

La Fuerza Aérea Argentina comenzó sus ataques a la flota británica. La tarea de los pilotos argentinos no era nada sencilla: los barcos ingleses eran teóricamente inexpugnables, contaban con artillería antiaérea, misiles y radares de última generación.

Por su parte, la flota nacional se encontraba dividida en tres grupos a lo largo de la costa patagónica, en aguas de escasa profundidad (80 m), lo cual limitaba la velocidad de los submarinos nucleares ingleses. Allí, las naves argentinas esperaban una oportunidad para atacar la flota británica.

Mientras esto ocurría en la superficie, ubicados al norte de la isla Soledad, en las profundidades, los sonaristas del *San Luis* detectaron rumores hidrofónicos de naves de guerra. A las 8:00 h, el comandante Azcueta ordenó cubrir puestos de batalla. Estaban listos para atacar. Al no funcionar la computadora de control tiro, el lanzamiento se haría a través de cálculos manuales.



Se iniciaron las maniobras. El torpedo filoguiado SST-4 fue lanzado por el submarino, pero a los tres minutos de ello el hilo —que brinda la información al torpedo— se cortó. No se escuchó detonación. Minutos después del lanzamiento, hubo evidencias de que no se había logrado dar en el blanco.

Producido el primer ataque, la respuesta británica fue instantánea. El *San Luis* fue asolado por las fuerzas antisubmarinas inglesas, buques de superficie y helicópteros. Los británicos se lanzaron en persecución del submarino utilizando cargas de profundidad. Un helicóptero arrojó un torpedo antisubmarino, que pudo ser evitado gracias a maniobras evasivas y al lanzamiento de cápsulas generadoras de cortinas de burbujas o “falsos blancos”.

El submarino argentino comenzó su retirada hacia la costa malvinense e hizo maniobras para asentarse en el fondo rocoso. Allí, inmóvil y en total silencio, soportó el ataque inglés durante casi 20 horas, durante las cuales los agresores utilizaron un gran número de bombas antisubmarinas para cazarlo. El *San Luis* permaneció allí hasta las 5:00 de la mañana del 2 de mayo. Seguro de que el enemigo se había alejado, el submarino argentino comenzó a moverse y abandonar el lugar y la zona de peligro. Esos fueron los hechos objetivos, puros y duros; la experiencia de los tripulantes fue algo diferente.

La batalla en primera persona

Volvamos por un instante a la madrugada del 1 de mayo. Luego de una noche de vigilia, se podían encontrar hombres en sus puestos y otros en sus cuchetas. Debido a los momentos de tensión que se vivían, eran pocos los que habían podido conciliar el sueño. Los marinos se habían acostado vestidos, tal como hacían desde que habían entrado a la zona de guerra, el 27 de abril. Tenían que estar listos en caso de recibir la orden de cubrir puestos de combate.

El *San Luis*, con su sonar pasivo³, se encontraba al norte del estrecho de San Carlos cuando, de repente, detectaron enemigos. Después de detectar la presencia de naves hostiles, el sonarista informó que se aproximaban hélices de helicópteros y que escuchaba explosiones submarinas. Los



enemigos estaban cerca. Lanzaban cargas de profundidad para anticipar la presencia de algún submarino y abrían camino a los buques ingleses. Lanzaban las bombas a ciegas.

Mario Cuevas, uno de los sonaristas, evoca aquella mañana del 1 de mayo:

Mi puesto de combate estaba en un equipo para determinar la distancia al rumor en forma pasiva... Mi guardia sonar era 16 a 20 h y 4 a 8 h... Ese día, 1 de mayo, como siempre, estaba atento a los rumores. Tipo 7:40 h miraba cómo los que tenían que tomar la guardia se preparaban a desayunar. Un rumor me llamó la atención, lo analicé y clasifiqué como helicóptero calando (suspendido con el sonar en el agua). Le informo al oficial de guardia.⁴

El comandante Azcueta ordenó máxima velocidad rumbo al objetivo. Los motores del *San Luis* iban a toda máquina. El buque venía hacia ellos y el comandante ordenó preparar tubos de torpedos y realizar movimientos submarinos para encontrar la mejor posición de tiro.

Minutos después, los sonaristas, Serrano, Errecalde y Cuevas, informaron que se trataba de un buque enemigo. Oscar Serrano, lo identificó como destructor tipo 21 o 22. Cada vez se sentían más cercanas las hélices de helicópteros y las explosiones. Ya no había dudas, estaban llevando a cabo maniobras antisubmarinas con los sonares desplegados y largando cargas de profundidad a ciegas. A medida que analizaban los sonidos y señales, se daban cuenta de que los Sea King avanzaban abriéndoles camino franco y seguro a varios buques británicos de guerra. Cuando estaban a 9000 yardas⁵, Alejandro Maegli, jefe de comunicaciones, le dijo a su capitán: "Señor, datos de blanco ajustados" (Díaz, 2009).

A medida que la guerra se acercaba, la adrenalina iba calando hondo en los hombres. Por primera vez en la historia de la Armada argentina, se estaba a punto de lanzar un torpedo y llevar adelante un ataque submarino.

Nerviosos y emocionados, junto a las torpederas, se encontraban Gerardo Buchwald y Juan Carlos Herrera. El primero, ante la inminencia del ataque, le dijo a su compañero: "Este es un hecho histórico, hay que ponerle nombre al torpedo... ¡Mar del Plata!, así se va a llamar".

Damián Washington Riveros inició las maniobras para el lanzamiento. Eran



las 10 de la mañana, cuando el comandante Azcueta hizo la seña de disparar contra el blanco. Con voz firme ordenó: “¡Fuego!”.

Cuando se lanzó el torpedo, el tiempo pasó en cámara lenta y despertó diferentes sensaciones entre los guerreros. Oscar Alderete se encontraba en el timón, la incertidumbre del ataque lo despertó a la realidad que estaba viviendo.

Yo me di cuenta recién ahí que estábamos en esa situación, cuando lanzamos el primer torpedo...ahí me dije... ¡Estamos en guerra!

Lo veía al jefe de máquinas, el teniente Somonte, que cruzaba los dedos y contaba los segundos... que es el tiempo que tarda el torpedo en hacer impacto.

Sus recuerdos son como los ojos para quienes nos imaginamos esta batalla. El más joven a bordo era Orlando Pérez, la sensación que describe es la siguiente: “El escuchar salir un torpedo... se te pone la piel de gallina. Yo era muy nuevito... era mi primera navegación. Para mí fue un bautismo en todo sentido”.

Pasaron los segundos y el proyectil filoguiado, avanzaba sigiloso hacia el destructor. Se esperaba que el operador confirmara “impacto”, pero esta afirmación no llegaría. No se escuchó detonación alguna.

El ataque fallido provocó desazón entre los tripulantes. Quienes tuvieron que recuperarse rápidamente, porque la batalla recién comenzaba. Nuevamente, Julio Diaz nos narra la situación:

A partir de ese momento todo cambió, ahora sí, la cosa iba en serio. Salió el torpedo y los minutos se hicieron largos, hasta que alguien dijo “el torpedo cortó el cable”. Los sonaristas lo seguían escuchando y en una de esas se escuchó un estruendo que no era explosión. Aclaro que teníamos conectado el teléfono subacuático para poder escuchar fuera de lo que escuchaban los sonaristas. No se entendió mucho lo que pasó, pero el jefe de armamento lo tomó como que el torpedo chocó al blanco, pero no hubo explosión.

La respuesta al ataque no se hizo esperar, se comenzaron a escuchar los sonidos, cada vez más cercanos, de los helicópteros. Se daba comienzo a una verdadera caza antisubmarina, en la que los ingleses eran especialistas. Buques y helicópteros eran los cazadores y el *San Luis*, la presa.

De cazadores y presas

Los argentinos eran rastreados con sonoboyas (combinación de sonar y boya), que son sistemas sonar que se lanzaron para su búsqueda y detección desde los helicópteros perseguidores. Con la intención de destruir al submarino usaron torpedos lanzados desde plataformas aéreas. Los marinos pudieron escuchar el silbido agudo del torpedo rumbo a ellos, un sonido creciente, acercándose al *San Luis*. Leoncio Altamiranda recuerda esos tensos instantes:

Errecalde dijo: "Torpedo en el agua" Yo no escuché nada, solo la voz de Errecalde diciendo: "Va a pasar por babor". Recuerdo que el submarino hizo una inmersión profunda, rápida, y un giro... yo decía y pensaba, "¿dónde nos va a pegar?". Gonzalito empezó a largar falsos blancos... Sacó y tiró como cuatro o cinco falsos blancos y evidentemente surtieron efecto. Allí comenzó nuestra odisea.

Nuevas sensaciones empezaban a sentirse, de una guerra como no se había visto antes. Rafael Guaraz recuerda e intenta explicar aquello con palabras:

Después de escuchar al sonarista que anuncia "torpedo en el agua en acercamiento", se escuchaba (a través del equipo DUUX) el sonido enloquecedor que provocaba la hélice del torpedo. Sé que fueron solo algunos segundos, pero en ese momento, percibido como en una cámara lenta, parecía que no pasaba más. Pero no era solo el sonido, sino tomar conciencia de que, si ese torpedo chocaba con el submarino, era el fin de todo.

El comandante Azcueta guió al buque a profundidad, intentando alejarse de las amenazas. Le ordenó al cabo González eyectar un Alka Seltzer, es decir, lanzar falsos blancos para desviar al amenazante torpedo inglés que se aproximaba.

Oscar Serrano rememora la desesperada maniobra de su compañero:

El gordito González, el artillero de a bordo le decíamos... Creo que ni él sabe cómo metió los falsos blancos... Se comenzaron a lanzar falsos blancos. Pasaron 5, 6 minutos. Interminables... hasta que pasó todo.

Y continúa con su relato del interminable ataque inglés:

Cuando se dijo: "Rumor hidrofónico... posible torpedo", me puse los auriculares y escuché. Torpedo próximo a la popa dijo... o sea que se venía. Entonces se ordenó lanzar falsos blancos y esa tarea era del "Chochi" González, y el director de señales está en el baño de



personal... Esa maniobra tiene toda una secuencia de preparar el tubo, presionar, abrir llaves y este Gonzales... No esperaba presión, abría, entraba agua al baño y lanzaba. Él lanzaba. Ponía y lanzaba. Yo pienso que gracias a eso, a la celeridad que tenía él, que conocía bien la maniobra, fue gracias a los falsos blancos que nos escapamos.

El prolongado ataque británico puso a prueba el temple de los hombres a bordo del submarino. Estaban siendo sometidos a una exigencia nunca antes vivenciada. Ningún entrenamiento previo se comparaba a la situación que estaban viviendo.

Delfino Vargas detalla la experiencia de ser atacados con bombas de profundidad, la sensación de miedo. En más de una oportunidad a lo largo del ataque, el *San Luis* tembló ante las explosiones que estallaban cerca del submarino.

Silencio... viene un helicóptero, dos, tres, y un buque, luego dos que eran los directores que dirigían a los helicópteros. Esos helicópteros son los que nos comienzan a atacar con cargas de profundidad. Yo hasta las doce del mediodía había contado 43 cargas... Los testículos se te suben... tenía algo en el pecho que no podía respirar.

Lo único que se pudo hacer fue sumergirse y esperar. Era evidente que el submarino estaba corriendo un gran peligro. Estaba recibiendo una lluvia de cargas de profundidad.

A las 16:00 h el *San Luis* maniobró hacia la costa malvinense y encontró el fondo pedregoso. Allí “aterrizó”, a casi 6 nudos⁶, sobre la barra de teflón que tiene para proteger el fondo del casco. Quedó en una forma inadecuada, escorada, pero allí en el fondo del mar, en absoluto silencio, estaba presto a seguir soportando el ataque inglés.

Los helicópteros Sea King llegaban permanentemente y arrojaban sus cargas de profundidad. La única arma defensiva del *San Luis* fue sumergirse en el fondo y allí esperar. Las cargas de profundidad se sucedieron de manera continua.

El submarino se mantuvo estático en el fondo del mar, acumulando horas sin renovar aire, mientras el dióxido de carbono aumentaba peligrosamente en su interior. Por esa razón, el capitán Azcueta ordenó a la tripulación abandonar los puestos de combate y acostarse en sus literas, a fin de gastar la menor cantidad de oxígeno posible. No podían estar levantados



cuando no era su turno de guardia, para no consumir tanto oxígeno debían permanecer en la cama.

Hacia las 21:00 h y ante las evidencias de que el área se encontraba despejada de enemigos, Azcueta ordenó iniciar tareas para despegar al *San Luis* del fondo marino y así poder reiniciar su desplazamiento. En ese momento, la insuficiencia de las bombas de achique se puso de manifiesto. Cuarenta minutos tardó el submarino para despegar del lecho marino (Burzaco, 2000).

Logrado aquello, fue nuevamente atacado y una vez más debió volver al fondo. Quieto bajo el mar, las explosiones a su alrededor se hacían sentir una vez más. De nuevo, el silbido agudo de las bombas. Ese sonido creciente, acercándose al *San Luis*, y luego el impacto estruendoso sobre el fondo.

El ataque continuó durante varias horas. Hacia la medianoche, la situación en la nave era grave. No había posibilidades de hacer *snorkel* ni de subir para cargar baterías. Por lo tanto, no se podían usar las luces y se estaba a oscuras. Pero había un problema aún más grave: no se podía renovar el oxígeno.


El submarino estaba siendo sometido a un prolongado ataque con cargas de profundidad, que ya llevaba muchas horas. Pese a esto sus marinos mantenían sus ánimos bien alto. Cada uno de ellos permanecieron en sus puestos, firmes, en silencio, no hubo pánico de morir encerrados. Aunque todos pensaban esa posibilidad y había miedo, nadie estallaba.

Orlando Pérez recuerda ese oscuro clima que los rodeaba de la siguiente manera:

Sentí muchísimo miedo, uno buscaba aferrarse a los más fuertes, porque yo era el más joven... Sentí el olor a muerte, no puedo describir cómo es. No es a flor, no es a descomposición. Sentí el olor a muerte cuando nos atacaban, se formaba como una neblina, no era tierra. No sé qué era, era como un polvo blanco... el olor a la muerte.

Alberto Poskin, quien junto a Rafael Guaraz operaba planos, describe aquella situación de encierro y tensión:

Lo que a mí me quedó grabado fue el silencio dentro del buque. Cuando uno navega normal tenés el ruido de todo el buque, de todos



los equipos: generadores, bombas, ventiladores del buque, aire que está saliendo. Cuando dicen “silencio sonar” se apaga todo. Es silencio de combate. Todo el mundo de zapatillas, no hacer ruido, a nadie se le cae una lapicera... nada. Todos esos ruidos se transmiten a través del casco, afuera.

A mí me quedó grabado eso.

A las 5 de la mañana del 2 de mayo, en plena oscuridad y ante un mar embravecido, el submarino *San Luis* buscó profundidad de *snorkel* y allí procedió a cargar baterías. Esta operación permitía que los motores diésel tomaran aire, aun permaneciendo sumergidos.

Finalmente, llegó la mañana. El día anterior fue, para muchos de los tripulantes, el día más largo de sus vidas. Rafael Guaraz (1982) se tomó unos minutos, antes de que lo venciera el cansancio, para escribir en su diario algunos detalles de lo ocurrido el día anterior:

Creo que el día 1 de mayo de 1982 quedará grabado en mi mente y en la de todos los que estamos aquí como el día más largo, angustioso, infeliz y desesperado de todos los vividos hasta ahora. Nunca yo, hasta ahora, me sentí tan cerca del fin como ayer...(s. p.).

Solos contra todos

Luego del hundimiento del ARA Belgrano, producido el 2 de mayo, la flota argentina optó por alejarse de la zona de combate. Solo un buque de guerra de la Armada permaneció en aguas malvinenses, el submarino ARA San Luis.

El *San Luis* prosiguió su patrulla de combate. A casi un mes de zarpar de Mar del Plata, la vida en el submarino se hacía más intensa y dura. Pese a las noticias que se recibían a bordo, se hallaban aislados del mundo, sin ver la luz natural. Era el momento de ser fuertes mentalmente y demostrar que su preparación había sido la correcta para enfrentar este tipo de circunstancias. En tal sentido, Juan Carlos Herrera dice: “A partir del 1 de mayo el silencio fue asombroso... total. Andábamos en medias, nos poníamos otros pares con tal de no hacer ruido”.

Los marinos estaban sumidos en una rutina diaria que se mantenía incólume, sin cambio alguno. Mantenerla era clave para que los hombres evitaran la ansiedad y el estrés al cual estaban siendo sometidos. Las horas se les pasaban entre la realización de sus tareas a cargo y el estar acostados en las literas, haciendo el menor ruido posible. En el caso de los

sonaristas, que eran los oídos ante las amenazas del mundo exterior, sus quehaceres acontecían alrededor del sonar.

Alberto Poskin rememora recuerdos de cuando pasaba por los pasillos, por la zona del sonar:

Los sonaristas dormían ahí... Uno pasaba por allí y casi que los pisaba. Tenían bolsas de dormir y dormían ahí, al pie del sonar...

Las condiciones de vida a bordo eran duras. Había calefacción, pero no se podía usar. Era habitual que sus tripulantes se movilizaran por el submarino a oscuras, solo con las luces rojas y verdes de los equipos electrónicos. Generalmente, andaban con doble par de medias, para no emitir sonido al caminar. Recuerdo que hacía mucho frío. Yo dormí durante aquellos días con doble equipo de ropa.

También debían ahorrar agua debido a su escasez. Por lo tanto, la higiene no era abundante. No se afeitaban y, para ahorrar el líquido elemento, no se podían bañar. Rafael Guaraz (1982) anotaba en su diario:

Hoy se cumplen ya dos semanas que no nos bañamos. El olor que tendremos encima debe ser terrible, pero nosotros no lo sentimos, de lo impregnado que estamos.

Todos, sin excepción, nos dejamos la barba y ya pasaron los días en que picaba. Algunos tienen más, otros menos, pero todos trataremos de lucirlas cuando entremos a puerto (s. p.).

Serrano, por su parte, agrega: “El oro líquido era el agua dulce... era lo más sagrado a bordo. Bañarse, ni ahí. Veintiún días sin bañarnos. Teníamos una coraza, ni frío sentíamos. Algunos dormían con el salvavidas”.

Pese a las privaciones, el *San Luis* proseguía su solitaria lucha.

El 8 de mayo un nuevo desafío los aguardaba. Era el momento de un nuevo combate, a la hora de prepararse se podía ver en los hombres una actitud diferente.

El espíritu había cambiado en la batalla del 1 de mayo. Ya eran guerreros, probados en acción. Habían pasado por su bautismo de fuego y, por ende, esa experiencia se manifestaba en cada uno de sus movimientos. Habían sentido ya el miedo, la adrenalina de atacar y ser atacados. Eran un equipo, los hombres estaban consustanciados entre sí y también con el *San Luis*.



Esta vez el blanco era presumiblemente un submarino, una cuestión que no fue confirmada. Pudieron saber que estaba a corta distancia y se acercaba amenazadoramente al *San Luis*⁷. Los argentinos prepararon un torpedo antisubmarino MK-37 y a las 21.40 h Azcueta ordenó, una vez más: "Fuego".

Nuevamente, la sensación generalizada de la adrenalina y la ansiedad mientras el torpedo era lanzado y buscaba, de manera alocada, su blanco. Los segundos transcurrieron lentamente. Los marinos contaban los interminables minutos. Esperaban la explosión. Y esta vez se escuchó un enorme estruendo, ocurrido quince minutos después del lanzamiento. Sin embargo, no pudieron saberse los resultados del ataque. El comandante ordenó realizar maniobras evasivas y lanzamientos de falsos blancos. No se pudieron saber los efectos del ataque porque el lanzamiento del torpedo, una vez más, no fue preciso.

El 10 de mayo dos buques de la Armada Inglesa se encontraban en las cercanías de la boca del estrecho de San Carlos. Se trataba de las fragatas HMS *Alacrity*, y HMS *Arrow*. La primera de ellas había ingresado al estrecho. Su objetivo era descubrir si esas aguas habían sido minadas por los argentinos. También perseguían un objetivo secundario: probar si había defensas costeras en la zona. Para aquella fecha, el comandante Sandy Woodward tenía en mente desembarcar en las cercanías.

El submarino patrio se encontraba en las cercanías de la entrada norte del estrecho de San Carlos cuando, a la tarde, el equipo sonar detectó un buque en la superficie, que se dirigía hacia ese lugar. Sin embargo, el capitán Azcueta, sabiendo por experiencia que los ingleses solían volver por el mismo camino que habían venido, decidió atacar a su vuelta desde una posición más ventajosa.

La *Alacrity*, en su misión por el estrecho de San Carlos, se había encontrado con el buque ARA *Isla de los Estados* y lo había hundido con fuego de cañón. A su vez, la *Arrow* había esperado a la su compañera al norte del estrecho, para volver juntas al núcleo de la flota inglesa.

Pasaron las horas hasta que, a la medianoche, las dos naves británicas arribaron al área, donde fueron presas del sonar del *San Luis*, que las detectó.



Una vez más, el submarino abrió fuego, y una vez más, el torpedo no explotó sobre el blanco elegido. Una frustración más se apoderó del espíritu de sus tripulantes. Y otra vez podemos imaginar esa escena a través de la letra impresa del cuaderno negro de Guaraz (1982), quien dejó escrito en su diario pormenores del ataque.

En el momento del contacto se cubrió puesto de combate, eso fue a las 16 h de ayer... Pensamos que ese buque fue a cañonear a Puerto Argentino o a Puerto Darwin y que iba a volver por la misma zona. Nos quedamos a esperarlos y no nos equivocamos. Pero aparecieron dos buques y a partir de ese momento se volvieron a vivir las mismas sensaciones del 1 de mayo.

Atacamos, lanzamos un torpedo que desgraciadamente no dio en el blanco y seguimos aproximándonos a ellos y cuando creíamos que nos iban a atacar, huyeron. ¡Eran dos buques! ¡¡Y pasamos por entre los dos!! Sabíamos que sin la computadora nuestra efectividad estaba muy disminuida y lo de anoche (ya esta madrugada) nos lo demostró. En otra oportunidad, y por la distancia a la que nos acercábamos, a un buque, por lo menos, tendríamos que haberlo partido por la mitad y ¡qué buena venganza por lo del Belgrano podría haber sido! (s. p.).

Azcqueta informó a sus superiores las experiencias bélicas y los problemas operacionales de la nave. El Comando de la Fuerza de Submarinos ordenó que la unidad regresara a su base de operaciones.


Y así fue alejándose, del estrecho de San Carlos primero y de las islas Malvinas después.

La emboscada

Mientras tanto, los hombres del *San Luis* desconocían que eran intensamente buscados por el enemigo.

El submarino HMS Valiant recibió como misión encontrar al ARA San Luis en su regreso a puerto y atacarlo por sorpresa. De acuerdo a la información que poseía el capitán inglés, el *San Luis* se encontraba en tránsito hacia su base en Mar del Plata. Por lo cual decidió trasladar su nave hacia una posición cercana. Se ubicó cerca de la costa, entre las dos bases más importantes: Mar del Plata y Puerto Belgrano.

Una vez ubicado estratégicamente, el Valiant esperó listo para atacar. La tarea se presentaba complicada ante la presencia de numerosos pesqueros que faenaban en la zona, por lo que se tenía que afinar el oído



y la vista más de lo normal (Guerrero del Campo, 2016).

Tras varios contactos de sonar que finalmente resultaron ser pesqueros, se recibió uno nuevo que, presumiblemente, podría haberse tratado del ARA San Luis. Los ingleses se prepararon para atacar. Sin embargo, por un lado, la fauna marina del lugar no contribuyó a una identificación clara y limpia, que les permitiera arremeter. Por otro lado, el “blanco” se dirigía hacia el sur, cuando el *Valiant* tenía información de que iría hacia la base de Mar del Plata, hacia el norte.

El buque inglés continuó esperando, las horas fueron pasando y el *San Luis* no llegaba. Finalmente, el *Valiant* se rindió en su objetivo: pese a la información que contaba, no había podido encontrar a nuestro submarino.

¿Qué había pasado?


El capitán Azcueta, sabiendo de la amenaza de los submarinos ingleses en su ruta de regreso, amagó dirigirse hacia el puerto de Mar del Plata, pero su objetivo fue la base de Puerto Belgrano. La táctica de distracción había funcionado. El *San Luis* se había escapado, una vez más, de las amenazas británicas.

Finalmente, la noche del 19 de mayo, luego de 39 días de patrulla y 864 horas de inmersión, el submarino ARA San Luis ingresaba a Puerto Belgrano. Sin saberlo, su guerra había terminado.

Conclusiones

Mucho se ha escrito sobre la Guerra de Malvinas, la cual es vista en general como una “locura” o como una “aventura” del gobierno militar. Sin embargo, estas metáforas, válidas quizás en la inmediata posguerra, no lo son en la actualidad, ya que ese reduccionismo no permite ver las complejidades que necesariamente tuvo un hecho de tamaña magnitud como lo es una guerra. Se trató, por sobre todas las cosas, de un error estratégico. Uno grosero.

La Argentina creyó que esta crisis con Inglaterra se iba a resolver diplomáticamente. Las escasas chances de resolver el conflicto en favor de nuestro país desaparecieron en los primeros días de abril. Por el contrario,



Gran Bretaña, desde el primer momento, tuvo en claro que esta crisis debía resolverse por la vía militar; la diplomacia, en todo caso, ayudaría a ganar tiempo para organizar el dispositivo militar en el Atlántico Sur.

Cuando un plan estratégico está equivocado, las tácticas están condenadas a fracasar. Los submarinos argentinos no fueron la excepción. Una vez producida la recuperación de las Malvinas, estos recibieron la orden de prepararse para zarpar. Como hemos visto en el correr de estas páginas, las condiciones de estas unidades distaban de ser las mejores.

Uno de los primeros inconvenientes que tuvo que enfrentar el *San Luis*, tal como vimos anteriormente, fue que gran parte de su tripulación había sido destinada al buque muy poco tiempo antes, incluso el comandante del submarino, Fernando Azcueta. Por lo tanto, la mayoría del personal se encontraba “conociendo” al buque cuando recibieron la orden de alistarse para marchar hacia el sur. Una vez que se zarpó, el comandante recibió la orden de no abrir fuego en el caso que se encontrase con una nave enemiga. El *San Luis* patrulló en la zona de exclusión desde el 20 al 30 de abril sin autorización para usar sus armas. En su camino hacia la zona Malvinas, se produjo la avería de la computadora control tiro, esta fue una limitación que resultaría determinante en el uso de armas. Aun así, los argentinos estuvieron amenazando a la flota inglesa durante 18 días, realizando ataques en tres oportunidades y siendo atacados ferozmente por helicópteros, barcos y submarinos enemigos.

A la hora de realizar un balance, debemos consignar que el submarino ARA *San Luis* produjo una enorme preocupación a la Royal Navy, causando, entre otras cosas, el gasto de una cantidad muy importante de armas antisubmarinas. Acechó y fue acechado por una de las flotas más importantes de ese momento y, pese a ser intensamente buscado, logró salir indemne de la búsqueda británica. Fue la única nave de guerra que logró romper el bloqueo británico en torno a las islas, debiendo para ello enfrentar sola y sin apoyo, a un formidable enemigo, experto en guerra antisubmarina. El *San Luis* creyó, a diferencia de otros, que era posible vencer a los ingleses.

REFERENCIAS

- Bóveda J. (2007). Uno contra todos. La historia secreta del ARA San Luis durante la Guerra. *Boletín del Centro Naval*, 125(816), 113-126.
- Burzaco, R. (2000). *Submarinos de la Armada Argentina (1930-2000)*. Eugenio B. Ediciones.
- Díaz, J. (22 de agosto de 2009). Viaje al fondo de los mares del Sur. *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/viaje-al-fondo-de-los-mares-del-sur-nid1165407/>
- Flórez, H. (2021). *Los tres silencios del ARA San Luis*. Inédito.
- Guaraz, R. (1982). *Diario personal (11 de abril - 19 de mayo)*. Inédito.
- Guber, R. (2001) *¿Por qué Malvinas? De la causa nacional a la guerra absurda*. FCE.
- Guber, R. (2020). Los A-4 en la guerra de Malvinas: ¿competencia intra o inter-específica? *Defensa Nacional*, (4), 185-212. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/143747>
- Guerrero del Campo, J. (2016). *Malvinas. HMS Valiant, Patrulla de Guerra y Operaciones de Inteligencia*. <https://www.elsnorkel.com/2016/12/malvinas-hms-valiant-patrulla-de-guerra.html>
- Guttman, J. (2000). *Defiance at Sea. History's greatest naval beaten* [Desafío en el mar. La derrota marítima más grande de la historia]. Packages.
- Rattenbach, B. (1988). *Informe Rattenbach. El drama de Malvinas*. Ediciones Espartaco.
- Lorenz, F. (2006). *Las Guerras por Malvinas*. Edhasa.
- Mayorga, H. (1998). *No Vencidos. Relato de las operaciones navales en el conflicto del Atlántico Sur*. Editorial Planeta.
- Meza, D. y Paz, R. (2011). *Submarinos argentinos en Malvinas 1982*. <https://www.elsnorkel.com/2011/12/submarinos-argentinos-en-malvinas-1982.html>
- Rocha, J. (1982). *Diario personal (11 de abril - 19 de mayo)*. Inédito.
- Sciaroni, M. (2010). *Malvinas, tras los submarinos ingleses*. Instituto de Publicaciones Navales.
- Train, H. (2012). Malvinas: un caso de estudio. *Boletín del Centro Naval*, 130(834), 231-262.

Wilbur, C. H. (1996). *Remember the San Luis!* [¡Recuerda el San Luis!]. *Proceedings*, 122(117). <https://www.usni.org/magazines/proceedings/1996/march/remember-san-luis>

Fuentes primarias (entrevistas)

Melara, P. (julio de 2012 y agosto de 2013). *Entrevistas con Alderete Oscar* [VGM. Tripulante del submarino San Luis en la campaña Malvinas]. Grabación en audio. Mar del Plata.

Melara, P. (agosto de 2012). *Entrevista con Altamiranda Leoncio* [VGM. Tripulante del submarino San Luis en la campaña Malvinas]. Grabación en audio. Mar del Plata.

Melara, P. (abril de 2012). *Entrevista al Capitán Azcueta Fernando* [VGM. Comandante del submarino San Luis en la campaña Malvinas]. Grabación en audio. Mar del Plata.

Melara, P. (abril de 2012). *Entrevista a Buchwald Gerardo* [VGM. Tripulante del submarino San Luis en la campaña Malvinas]. Grabación en audio. Mar del Plata.

Melara, P. (abril 2020). *Entrevista realizada a Cuevas Mario* [VGM. Tripulante del submarino San Luis en la campaña Malvinas]. Entrevista vía web.

Melara, P. (abril 2020). *Entrevista realizada a Díaz Julio* [VGM. Tripulante del submarino San Luis en la campaña Malvinas]. Entrevista vía web.

Melara, P. (mayo de 2011, marzo de 2012, febrero de 2014). *Entrevistas realizadas a Guaraz Rafael* [VGM. Tripulante del submarino San Luis en la campaña Malvinas]. Grabación en audio. Mar del Plata.

Melara, P. (abril de 2012). *Entrevista realizada a Herrera Juan Carlos* [VGM. Tripulante del submarino San Luis en la campaña Malvinas]. Grabación en audio. Mar del Plata.

Melara, P. (abril de 2012). *Entrevista realizada a Pérez Orlando* [VGM. Tripulante del submarino San Luis en la campaña Malvinas]. Grabación en audio. Mar del Plata.

Melara, P. (mayo de 2011, marzo de 2012 y junio de 2014). *Entrevistas realizadas a Poskin Alberto* [VGM. Tripulante del submarino San Luis en la campaña Malvinas]. Grabación en audio. Mar del Plata.

Melara, P. (junio de 2011). *Entrevista realizada a Serrano Oscar* [VGM. Tripulante del submarino San Luis en la campaña Malvinas]. Grabación en audio. Mar del Plata.

Melara, P. (mayo de 2013). *Entrevista realizada a Vargas Delfino* [VGM. Tripulante del submarino San Luis en la campaña Malvinas]. Grabación en audio. Mar del Plata.

Melara, P. (abril de 2012). *Entrevista realizada a Rivero Damián* [VGM. Tripulante del submarino San Luis en la campaña Malvinas]. Grabación en audio. Mar del Plata.

NOTAS

1. Los primeros entrevistados, Rafael Guaraz y Alberto Poskin, además de fotos, documentos y experiencias personales, proporcionaron contactos. Afortunadamente, un gran número de veteranos de guerra del submarino San Luis vivían en Mar del Plata, por lo que se los pudo contactar. En cuanto a los que no residían en la ciudad, se contó con la suerte de que suelen visitarla al menos una vez por año, en abril. Todos los años, a fines de ese mes, se recuerda en la Base Naval Mar del Plata y en su Museo, el bautismo de fuego de la Fuerza de Submarinos. Allí, los tripulantes del Santa Fe y del San Luis se reúnen y son parte de la recordación. Suelen también aprovechar a compartir un momento especial con sus viejos compañeros. Esta fue la oportunidad para encontrarme con tripulantes que viven en otras ciudades. La primera entrevista fue en mayo de 2011 y la última en abril de 2020. En ese lapso fui recibido en sus casas, donde compartieron conmigo sus recuerdos, fotos y espacios especiales donde atesoraban recuerdos sobre la guerra, el submarino y sus camaradas. En un contexto de pandemia, ante el confinamiento obligatorio del 2020, los últimos testimonios llegaron de manera virtual.
2. El 8 de abril, Inglaterra había impuesto la zona de exclusión marítima en un perímetro de 200 millas náuticas alrededor de las Malvinas. Cualquier nave militar o auxiliar argentina sería considerada hostil y, por ende, podía ser atacada. Esto coincidió con la llegada de los primeros submarinos ingleses al Atlántico Sur. El día 29 de abril, ya con toda la flota tomando posición de ataque, esta situación evolucionó e Inglaterra decretó la zona de exclusión total.
3. El sonar pasivo no emite sonidos, es decir, solo escucha para no ser detectado por buques hostiles.
4. De no indicarse otra fuente, las palabras de los protagonistas, en todo el apartado, provienen de las entrevistas realizadas por el autor en el marco de la investigación, entre mayo de 2011 y abril de 2020.
5. A modo de referencia, 9000 yardas son, aproximadamente, 8200 m.
6. A modo de referencia, 1 nudo equivale a 1852 kilómetros por hora.
7. La antropóloga Rosana Guber analiza el vínculo entre el hombre y la máquina, utilizando el término persona castrense. En este sentido, se sugiere consultar su estudio etnográfico con veteranos de la Guerra de Malvinas que tripularon los aviones A-4B de la Fuerza Aérea Argentina (Guber, 2020).



Espacio real / espacio imaginado
La construcción de “Malvinas” en la narrativa argentina de ficción

Marta Elena Castellino

Malvinas en Cuestión, 1, e007, Artículos de investigación, 2022

ISSN 2953-3430 | <https://doi.org/10.24215/29533430e007>

<https://revistas.unlp.edu.ar/malvinas>

Universidad Nacional de La Plata

La Plata | Buenos Aires | Argentina

Espacio real / espacio imaginado

La construcción de “Malvinas” en la narrativa argentina de ficción

Real Space / Imagined Space

The Construction of “Malvinas” in Fictional Argentine Narrative

Marta Elena Castellino
martaelenac15@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-7246-8452>

Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo
Argentina

Resumen

La representación literaria del espacio malvinense plantea una serie de dificultades: es un territorio que pocos argentinos conocen, al menos por experiencia directa, por lo que la mayoría de los autores basan sus descripciones en referencias anteriores. Además, tiene la singularidad de ser una realidad esencializada en unos pocos elementos que ya se han vuelto tópicos. Por todo ello, Malvinas es más una ausencia que una presencia, y la mayoría de los textos escritos sobre esta temática, fundamentalmente desde lo literario, privilegian el diseño de escenarios bélicos, de conflicto, espacios de dolor y vejaciones sufridas por los soldados argentinos en 1982.

Este artículo restringe su análisis a un tratamiento literario del tema y analiza la representación del espacio en textos que aportan configuraciones del escenario isleño según los tres tipos posibles de modelos de mundo propuestos por Tomás Albaladejo (1992): el de la realidad efectiva, el de lo ficcional verosímil y el de lo ficcional no verosímil, con las diferentes variantes que se registran en relación con el espacio representado y, sobre todo, las distintas intencionalidades a las que obedece cada forma de reconstrucción literaria. Se espera así realizar un aporte que enriquezca las representaciones sociales sobre Malvinas, a partir de la espacialidad.



Palabras clave

Malvinas, espacio literario, modelos de mundo

Abstract

The literary representation of the Malvinas territory poses many difficulties: it is a territory that few Argentines know, at least by direct experience. Therefore, most authors base their descriptions on earlier references. In addition, it has the singularity of being a reality essentialized in a few elements that have already become clichés. For all these reasons, Malvinas is more of an absence than a presence and most of the written texts, and they privilege the design of war scenarios, of conflict, spaces of suffering and humiliation suffered by Argentine soldiers in 1982.

This article analyzes the representation of the Malvinas space in texts that provide configurations of the island scenario according to the three possible types of world model proposed by Tomás Albaladejo (1992): that of an effective reality; that of the plausible fiction and that of the non plausible fiction, with the different variants that are registered in relation to the represented space and, above all, the different intentions to which each form of literary reconstruction obeys. It is thus expected to make a contribution that enriches the social representations of Malvinas, based on spatiality.

Keywords

Malvinas, literary space, world models



Introducción

Existen, innegablemente, varios e importantes textos que desarrollan aspectos de la denominada “Cuestión Malvinas” desde enfoques diversos. Además de los estudios específicamente históricos o los libros de testimonios, se pueden citar los que abordan el tema desde una perspectiva más social o política, como los numerosos trabajos de Federico Lorenz (cf. por ejemplo *Unas islas demasiado famosas: Malvinas, historia y política*, 2013, que explora las distintas reacciones sociales argentinas ante la guerra y la posguerra). Merece mención también el trabajo de Lara Segade, “Lejos de la guerra. Relatos de Malvinas en los primeros años de la democracia” (2015), que historiza los modos de articulación del relato sobre Malvinas en relación con el contexto socio histórico, el cual impone sus condicionamientos a la escritura. Por su parte, Paula Ehrmantraut, en *Masculinidades en guerra: Malvinas en la literatura y el cine* (2013), analiza las representaciones literarias y fílmicas del tema desde una teoría del género en vistas a mostrar las construcciones de masculinidad vigentes durante el conflicto y luego de él. En un sentido similar, Julieta Vitullo (2012) se propone analizar cómo se manifiesta la guerra en la ficción audiovisual y narrativa, planteando las relaciones de la cultura y la política desde los cuerpos y su inscripción en diversas modalidades o patrones (épica, paternidad, desertión). Por cierto que la lista bibliográfica podría ampliarse mucho más, pero conviene ceñirse a lo que resultó más pertinente para la elaboración de este trabajo.

En varios de estos estudios que se acercan a un tratamiento más “literario” del tema suele colocarse el acento en alguno de los componentes claves del relato, principalmente en el *personaje*: el factor humano de las narrativas ensayadas sobre Malvinas; sin embargo, se ha dedicado menor atención a otro elemento que también reviste interés a la hora de analizar un texto literario, como es el *espacio*. En este sentido, resultan de especial interés algunas afirmaciones de la antropóloga Rosana Guber en su libro *¿Por qué las Malvinas? De la causa nacional a la guerra absurda* (2001),



cuando se refiere a las islas como un territorio “en blanco” para los argentinos y señala la importancia de lo territorial: espacio de algún modo fantasmal que requiere ser apropiado y que ha funcionado como catalizador de distintos tipos de discursos. Así se va perfilando la importancia de analizar las distintas formas de textualizar el espacio de Malvinas.

En cuanto al encuadre teórico metodológico elegido, en el ámbito de la narratología el aspecto que más ha llamado la atención de los estudiosos ha sido la categoría temporal, mientras que el marco o escenario en el que se desarrollan las acciones ha quedado relegado a un segundo plano, a pesar de la importancia que reviste, como se intentará mostrar. Existen, de todos modos, algunos textos clásicos que lo analizan y que conservan su vigencia, como el de Gérard Genette, “La littérature et le espace”, en *Figures II* (1969); la *Poética del espacio* de Gastón Bachelard [1957] (1965), o los estudios de Mijaíl Bajtín (1978) en relación con la noción de *cronotopo* o inseparabilidad de las relaciones espaciales y temporales. Por su parte, Jacques Soubeyroux (1985), desde una perspectiva sociocrítica, destaca cómo el análisis de la categoría espacial permite acceder a las estructuras profundas del texto, y algunas de las categorías por él propuestas (siguiendo el modelo de Henri Mitterand, 1980), como las de *topografía mimética*, *toposemia funcional* y *simbolismo ideológico*, resultan incitantes.

Más modernamente, las nuevas teorías sobre la ficción literaria, en particular las referidas a los “mundos posibles” (Dolezel, 1999; Ryan, 1997; Albaladejo, 1992; Garrido Domínguez, 1996), arrojan nueva luz sobre las diversas tipologías espaciales.

Además de las cuestiones inherentes a la construcción misma de la espacialidad en el relato de ficción, que plantean los textos citados *supra*, la representación del territorio malvinense supone una serie de dificultades: ante todo, la de ser un espacio que pocos argentinos conocen, al menos por experiencia directa. Por tanto, la mayoría de los autores basan sus descripciones o bien en referencias de otros textos no ficcionales, o bien en reconstrucciones imaginarias anteriores. Julieta Vitullo (2012), por ejemplo, cuando se refiere al viaje a Malvinas realizado con posterioridad a la escritura de su libro, señala la finalidad que la guiaba entonces:

La idea de ver con mis propios ojos ese lugar sobre el que tanto había leído. Yo quería recorrer un espacio que había sido escrito mayormente desde el desconocimiento. Es decir quería que el viaje no fuera metafórico sino ya físico (p. 186).

Igualmente, Malvinas tiene la singularidad de ser —tanto en los documentos como en la literatura— una realidad esencializada en unos pocos elementos que ya se han vuelto tópicos: el clima, la escasez de flora y fauna —incluido el mítico zorro malvinense—.

Por todo ello, esta porción austral de nuestro territorio es más una ausencia que una presencia y la mayoría de los textos escritos sobre las islas Malvinas privilegian —como es lógico— el diseño de escenarios bélicos, de conflicto, espacios de sufrimiento y vejaciones sufridas por los soldados argentinos en 1982.

De todos modos, hay novelas que exploran la representación literaria del escenario isleño desde otros enfoques y ellas constituyen el corpus que me propongo analizar en este trabajo, a fin de explorar las distintas posibilidades de “describir Malvinas”.

Entonces, el recorte propuesto es abordar algunas obras narrativas, primordialmente de ficción, aunque no en todos los casos resulta así. Y hago esta salvedad porque es inevitable partir del *Diario de 1829 en Malvinas*, de María Sáez de Vernet (cito por la edición de 2016¹), en tanto constituye el primer eslabón de una larga cadena de versiones que lo reescriben en parte, de las cuales analizaré solo la primera: *María de las islas* (1995), de Estela Sáenz de Méndez.

Luego, incluyo las obras *El penúltimo ataque* [1985] (2012) y *Las lecciones del Capitán* (2006), de Juan Luis Gallardo, que proyectan la acción a un presente posterior al enfrentamiento bélico, en orden a mostrar también la evolución de un paisaje que sigue —en líneas generales— inalterable, aunque bautizado por la sangre de tantos héroes. Y también *La balsa de Malvina* (2012), de Fabiana Daversa, que relata una suerte de periplo iniciático por parte de la protagonista.

Por último, agrego un texto que resulta interesante porque la visión que se nos da del territorio malvinense —al que no se alude nunca con este nombre— aparece totalmente desrealizada, pero inconfundible a través de la presentación del “clima helado y fantasmagórico de una islas en donde



la historia reverbera a través de una naturaleza” (s. p.): *La construcción. Metales radioactivos en las islas del Atlántico Sur* (2014), de Carlos Godoy.

La selección de obras responde a un criterio eminentemente *espacial* pero elude referirse al cronotopo de la guerra, que la hubiera tornado prácticamente inabarcable para el análisis; este se realizará a partir de ciertos principios suministrados por la narratología que nos permitirán incursionar en la cuestión de la construcción espacial en el texto de ficción para acceder así a estructuras más profundas de sentido latentes en cada uno de los textos. Se espera realizar un aporte que enriquezca las representaciones sociales sobre Malvinas, a partir de la espacialidad, dado que la hipótesis que sustenta este trabajo, en función de lo expuesto, es que los materiales seleccionados constituyen un interesante abanico de representaciones que, de un modo u otro, han calado hondo en el imaginario social, más allá del dolor causado por la pérdida de vidas como consecuencia de la guerra de 1982.

El discurso del espacio en la obra literaria

Según Antonio Garrido Domínguez en *El texto narrativo* (1996), topografía es la denominación convencional del discurso del espacio y a través de ella se provee al texto “de una geografía, de una localización para la acción narrativa” (p. 218). Por su parte, Philippe Hamon [1981] (1991) alude a ciertos “connotadores genéricos que pueden modular lo tético (realista) en hipotético (la descripción en el género fantástico, en el género utópico) o el patético ([...] reproche [...] o elogio)” (p. 130).

De este modo, y siguiendo a Garrido Domínguez (1996), “el discurso descriptivo contribuye a crear —independientemente del tipo de texto, realista o fantástico— un poderoso efecto de realidad” (p. 222). En relación con esto, puede establecerse una tipología de las representaciones espaciales según los tres tipos posibles de modelos de mundo propuestos por Tomás Albaladejo (1986; 1992): el de la realidad efectiva; el de lo ficcional verosímil y el de lo ficcional no verosímil, con las diferentes variantes que se registran en relación con el espacio representado. En realidad, esta clasificación está tomada de la *semántica de los mundos posibles*, que se refiere a la totalidad del mundo construido por el texto,

pero es perfectamente aplicable al espacio en tanto elemento fundamental de esa construcción textual.

También puede notarse el problema de la referencialidad, entendida como la función o propiedad por la que un signo lingüístico remite a un objeto del mundo, externo al acto de comunicación. Esta función del lenguaje, también denominada denotativa, es la que permite reconocer la veracidad del mensaje en su relación con el referente y el contexto, y predomina en aquellos discursos destinados a transmitir algún tipo de conocimiento o información acerca de la realidad; en ellos es posible distinguir lo que Soubeyroux (1985) denomina *topografía mimética*. Como características propias de esta forma de descripción puede señalarse el empleo de deícticos, el lenguaje denotativo, la preponderancia de sustantivos y verbos por sobre los adjetivos y el empleo del modo verbal indicativo.

El discurso de la descripción literaria incluye una serie de signos característicos: el empleo del imperfecto verbal, nombres, adjetivos, pero también números; y sobre todo, procedimientos retóricos (metáforas, metonimias, comparaciones, sinécdoques y personificaciones), que pueden llevarla a desempeñar funciones de “actante” dentro del texto (toposemia funcional) o dotarla de un simbolismo ideológico (Soubeyroux, 1985).

En cuanto a su funcionamiento dentro del texto, Hamon (1991) habla del juego de equivalencias entre una denominación o pantónimo (el nombre del objeto descrito) y una expansión o listado de términos asociados o dependientes de él (pp. 65-66). Además, señala que en la disposición de los componentes de la expansión “son frecuentemente operativos los criterios alto/bajo, derecha/izquierda, interior/exterior” (en Garrido Domínguez, 1996, p. 227).

Retornando a los cometidos que desempeña el discurso descriptivo o topografía en un enunciado narrativo ficcional, Garrido Domínguez (1996) destaca la “capacidad simbolizadora” del espacio, cuando “se semiotiza y convierte en exponente de relaciones de índole ideológica o psicológica” (p. 227), tal como ocurre con las ya mencionadas polarizaciones arriba/abajo, cerca/lejos, etc. y con la consabida oposición campo/ciudad. A esto se refiere Soubeyroux (1985) cuando propone las categorías de toposemia funcional, es decir, el estudio de las funciones que el espacio desempeña, más allá de lo estrictamente referencial, y que lo



dotan de una significación simbólica o ideológica (p. 444).

Para cerrar este apartado cabe reiterar la importancia que numerosos teóricos otorgan al espacio dentro del texto de ficción. Bajtin (1978), por ejemplo, ha señalado la posibilidad de historizar todo el desarrollo del género novelístico a partir de este factor, indisolublemente unido al tiempo. Recurre entonces a la noción de cronotopo, para referirse a un tiempo histórico que se plasma o se concreta en un espacio (Bajtin, 1978, pp. 237-238); menciona así una serie de cronotopos y destaca su funcionalidad en distintos géneros novelescos (el del camino para la novela de aventuras; el del castillo para la novela gótica, entre otros).

La literatura registra, asimismo, una serie de tópicos o motivos relacionados con la espacialidad, como el *locus amoenus* o “lugar deleitoso” y, vinculado con este, el *paraíso perdido* o nostalgia edénica, sentimiento que tiene que ver con la idea del hombre creado en un estado de inocencia original, que vivía feliz *in illo tempore* (el tiempo mítico); o como el *beatus ille*, que hace referencia a la alabanza de la vida sencilla y desprendida del campo frente a la vida agitada de la ciudad, tal como los desarrolla Garrido Domínguez (1996) al hablar de las tipologías de la descripción literaria.

A partir de estos conceptos, se analizará el discurso descriptivo en las novelas incluidas en el corpus y se intentará una tipología de estas representaciones espaciales según los tres tipos posibles de modelos de mundo propuestos por Albaladejo, destacando las distintas intencionalidades a las que obedece cada forma de reconstrucción literaria.

Malvinas, espacio literario

Un texto fundacional: el Diario de María Sáez de Vernet

Retomando la cuestión de los modelos de mundo propuestos por Albaladejo (1986, pp. 75-69; 1992, pp. 49-52), se puede sostener que el modelo correspondiente al primer tipo, es decir, el de la realidad efectiva, es el que presenta el *Diario de María Sáez de Vernet en Malvinas* [1829] (2016), que comparte con los textos históricos, periodísticos o científicos la posibilidad de una verificación empírica. Si bien el *diario*, como perteneciente a las denominadas *escrituras o narrativas del yo*², no puede



considerarse un texto objetivo, también es cierto que, en su intención primaria, tampoco es un texto de ficción, lo que complejiza su estatuto.

María Sáez de Vernet llegó a Malvinas en 1829, acompañando a su marido Luis Vernet —designado gobernador de las islas—, con sus tres hijos y embarazada de un cuarto, que finalmente sería una niña, nacida en el archipiélago, y a la que llamaron siempre Malvina. Desde el primer día de su llegada, María comenzó a anotar sus impresiones en un diario, cuyo original se conserva en el Archivo General de la Nación, que abarca desde el 15 de julio de 1829 hasta el 22 de diciembre de ese mismo año. La escritura se interrumpe abruptamente antes del nacimiento de “Malvinita”, pero de todos modos las páginas conservadas representan un valiosísimo testimonio. Juan Terranova, en el “Prólogo” a la edición de 2016 del *Diario...* destaca su prioridad temporal respecto de otras manifestaciones literarias que se consideran fundantes en nuestra literatura nacional: “Ocho años antes de que comenzaran las actividades del Salón Literario [...] María Sáez ya escribía en un castellano cristalino y sensual, retratando paisajes, animales y situaciones que los universitarios de Buenos Aires jamás llegarían a ver ni imaginar” (en Sáez de Vernet, 2016, p. 5).

Además de estos incuestionables méritos, este texto interesa doblemente por ser el primer esbozo de construcción de ese espacio escritural denominado “Malvinas” y, además, por ser encarado desde una sensibilidad femenina, lo que le otorga un matiz particular.

La denominación “Malvinas”, como pantónimo, abre un abanico de predicados conexos que aparecen desde las primeras páginas del *Diario*; el clima, la flora, la fauna. Son escasos, en cambio, los topónimos o nombres propios de accidentes geográficos, que se mencionan en forma genérica, salvo algunas excepciones.

María se muestra minuciosa en su registro de las inclemencias climáticas. Los días nublados agregan melancolía a lo contemplado: “Nublado hizo a la noche tempestad con vientos fuertes. Me fastidia mucho la continuación del mal tiempo que hace aparecer este lugar más triste de lo que es” (Sáez de Vernet, 2016, p. 32).

Pero no faltan tampoco los días apacibles; recordemos que María desembarcó en Malvinas en el mes de julio, pero aún en invierno el clima da treguas agradables, como el 29 de julio, en que leemos: “Buen tiempo



con intervalos de nieve, vi por la primera vez el campo todo blanco, lo que me parecía muy bonito al lado de la chimenea” (Sáez de Vernet, 2016, p. 34). En realidad, su primer contacto físico, palpable, con la tierra malvinense se estableció a partir de la nieve:

Pasando por debajo de una barranca donde no daba el sol había un montón de nieve, me alcanzaron un poco para que la viera, lo que tanto halagaba mi vista por su blancura y brillantez pero luego al tomarle la mano sentí su frialdad no quise por más tiempo contemplar su hermosura (p. 29).

A medida que se acerca el verano las anotaciones que reflejan su agrado por el paisaje se hacen más frecuentes: “Muy buen día sereno y de un sol claro y despejado” (Sáez de Vernet, 2016, p. 35). María detalla las acciones que realiza con el buen tiempo: “Hermoso día. Después de almorzar salí con Vernet para el pescadero al llegar a la cumbre me detuve para gozar despacio de las hermosas vistas que se me presentaban” (p. 45).

Señala en estos paseos “la hermosura del pasto, siendo tan verde y tupido que parecía se pisa sobre una alfombra” (Sáez de Vernet, 2016, pp. 32-33). Destaca entonces la complacencia de recostarse sobre él: “Me acosté sobre el pasto al calor del sol que era bastante fuerte, sin ser desagradable, me agradó mucho este sitio, es un valle cercado de lomas elevadas” (p. 45).

Uno de los elementos del paisaje que más parecen agradar a María son los cursos de agua: “Un arroyuelo de agua dulce, que pasa por debajo, cuyo ruido atrajo mi atención” (Sáez de Vernet, 2016, p. 29). Se destaca en esos primeros contactos el detalle, nimio pero significativo, elevado a un nivel simbólico, ya que representa una suerte de *comuni3n* con la nueva tierra: beber agua de “un pequeño manantial que sale de un costado de una loma como de una cuenca circundada de una infinidad de plantas de varias clases; probé esta agua y me ha parecido la mejor que he tomado en mi vida” (p. 33).

La presencia de agua y flores convierte el paisaje descrito en un auténtico *locus amoenus*, uno de los t3picos consagrados por la topograf3a; as3, el 3 de noviembre leemos: “Hermoso tiempo. Me incit3 a dar un paseo el d3a claro y sereno [...] nos dirigimos al arroyo [...] hallamos el campo cubierto de lindas flores de todos los colores, y algunas de una fragancia



deliciosa” (Sáez de Vernet, 2016, p. 53).

La mención de los arroyos sirve para detallar la fauna predominante: “Me fui a un arroyo donde suele haber abundancia de patos y becacas, estuve largo rato recreándome en ver tanta abundancia y variedad de aves” (Sáez de Vernet, 2016, p. 40). Destaca la singularidad de una clase de patos “que no vuela de modo que ganándoles el lado del agua se agarran fácilmente” (p. 45).

Un episodio conmovedor tiene que ver con una pequeña avecilla nativa de las islas: “El negro boyero me trajo un pajarito nacido en el día, del tamaño de una nuez, corre muy ligero, le llaman a esta clase P’seuke” (Sáez de Vernet, 2016, p. 47). A pesar de los cuidados brindados (incluso llega a abrigarlo en su seno) el ave muere luego de algunos días, lo que ocasiona casi una tragedia familiar.

De la fauna de la isla, le llama especialmente la atención el pingüino, denominado “pájaro bobo” o “pájaro niño”. Describe su aspecto: “Tiene un plumaje color de oro sobre la cabeza” (Sáez de Vernet, 2016, p. 54) y detalla algunos de sus hábitos, lo que da cuenta de su interés por profundizar en el conocimiento del entorno que la rodea: “Por la mañana desembarcaron dos pájaros niños vivos, de bonita piel los que pueden mantenerse en esta estación dos meses sin comer, en el tiempo en que salen a las playas a poner sus huevos y mudan las plumas” (p. 60).

En cambio, los lobos marinos le provocan desagrado: “Miércoles 2 de setiembre. Buen tiempo. Volvió la lancha esta tarde trayendo dos lobos de un pelo, es la primera vez que veo esta clase de animales, me parecen horribles y son en extremo gordos” (Sáez de Vernet, 2016, p. 39).

Menos variada le parece la flora, ya que solo menciona “las primeras flores de primavera, son blancas y muy fragantes” (Sáez de Vernet, 2016, p. 52) y “un arbusto pequeño que se torna verde y asimismo prende y arde como la yesca que se llama grullera” (p. 55). Se alude así a la dificultad para conseguir madera, que debía ser traída de Stateland (Isla de los Estados) o de otras islas cercanas:

El buque ha traído [de las Georgias] las maderas que necesitábamos y también doscientos pies de árboles de tres clases particulares, la corteza de uno de ellos pica como el ají, otro tiene un color amarillo que muchos creen sea palo de teñir, la corteza del otro es fragante como la guinaquina [así en el original] (Sáez de Vernet, 2016, p. 50).



Como nota distintiva puede mencionarse una hierba, el lucen, “que aquí llaman té de Malvinas” (Sáez de Vernet, 2016, p. 32), aunque a María esa infusión le resulta demasiado amarga.

Hasta aquí el paisaje natural de las islas; pero el que contempla María tiene también su historia: “Habiendo leído ayer sobre la fundación de esta isla de la Colonia Francesa, salí con Vernet en busca del lugar donde erigieron su primera habitación fuimos por la costa de la mar, hasta donde los buques hacen aguada” (Sáez de Vernet, 2016, p. 44).

Y comienza a ser un paisaje cultural, en el que la mano del hombre va dejando su impronta a través del desarrollo de actividades productivas, como la cría de ganado. También se empeña en señalar el esfuerzo por aclimatar diversas semillas traídas del continente en su huerta y jardín. María recuerda especialmente que en una ocasión: “Después de comer se entretuvo Vernet y los capitanes en plantar una alameda de árboles desde la casa hasta el arroyo del Puente. Forma una calle espaciosa y muy bonita” (Sáez de Vernet, 2016, p. 52).

Se va consolidando así un poblado: “Desde aquí presenta nuestro establecimiento vista de pueblito” (Sáez de Vernet, 2016, p. 45); en otra ocasión señala que “se compone de ochenta habitantes” (pp. 36-37). María detalla los nombres de varios de ellos, especialmente de los más cercanos o los que cumplen una función destacada dentro de la comunidad. Todos comienzan a echar raíces en la nueva tierra que las ha tocado en suerte:

Encontré un matrimonio muy contento lo que no dejé de extrañar, pues en los primeros días de su llegada aquí se quejaban de haber venido a un desierto, pero hoy se hallan bien acomodados en una buena casa y nada les falta, dicen que les parece vivir en el paraíso (Sáez de Vernet, 2016, p. 46).

De algún modo, podemos suponer que María proyecta en esta pareja su propia vivencia: la apropiación de esta tierra por diversos medios, el conocimiento, el amor y, finalmente, la escritura. Malvinas se convierte en “patria” porque es el lugar donde se ha amado y donde se ha sufrido, donde yacen los muertos queridos (como su criada Gregoria) y los hijos “crecen sanos y robustos”. Y libres. María no lo dice expresamente, pero la continuidad de su vida, luego de su forzado abandono de las islas y los

infructuosos reclamos que no cesaron hasta su muerte, muestra cómo Malvinas fue, para los Vernet, un auténtico *paraíso perdido*.

Una novela histórica sobre Luis Vernet y María Sáez

María de las islas (1995) de Estela Sáenz de Méndez es una novela histórica que, a partir del oxímoron que tal denominación implica³, corresponde al segundo modelo de mundo o el de lo ficcional verosímil, en tanto “contiene instrucciones diferentes de las propias de la realidad efectiva, aunque semejantes a ellas; por lo tanto [...] tienden a parecerse al mundo objetivo” (Garrido Domínguez, 1996, p. 31).

De todas las novelas basadas en el *Diario* de María Sáez, esta es la más fiel al original, si bien recurre al artificio de narrar retrospectivamente, a la luz de los sucesos acaecidos en 1833 con la ocupación británica de las islas, lo que otorga una tonalidad particular a lo vivido o —en este caso— a lo contemplado. Además, la insistencia en ciertos detalles agrega una valoración afectiva que, si bien no está del todo ausente en el original, se hace aquí más notoria a favor de la mayor abundancia de adjetivos y recursos de estilo; así, por ejemplo, el “viento” mencionado en el documento histórico es ahora “el viento molesto y bello como la libertad” (Sáenz de Méndez, 1995, p. 15). Al respecto, señala Hamon (1991) que el detalle “focaliza la atención del lector sobre un elemento semántico del texto [...] pone de relieve, distingue” (pp. 92-93). Esta sobredeterminación —siempre según Hamon (1991)— agrega una *modalización* particular (p. 124), entendiendo por tal la actitud del hablante respecto de su enunciado; los mecanismos modalizadores o *subjetivemas* son palabras o tropos en los que se transparenta la subjetividad del autor.

En el libro de Sáenz de Méndez el tono se hace más enfático, contrastando con el estilo sencillo, despojado y sin estridencias de María Sáez gracias a las exclamaciones que se prodigan, figuradas pero congruentes con el hipotexto: “¡[...] cómo añoro mis dulces veranos isleños!”. Y, sobre todo, la afirmación de un deseo que la realidad se encargó de defraudar: “¡Tenemos que volver! [...] O quizás nunca nos fuimos” (Sáenz de Méndez, 1995, p. 15).

La novela comienza *in media res* y sitúa a la protagonista, narradora en



primera persona, en el marco de su estadía malvinense; incluso hace referencia a la escritura del diario y —a partir del pantónimo Malvinas— consigna los mismos términos asociados, aunque recurriendo al procedimiento de la *amplificatio*: “‘Un día gris’, escribiría más tarde en mi diario, con vientos del Sur como tantos, pero cada uno distinto en la infinita gama de tonos pastel” (Sáenz de Méndez, 1995, p. 17).

Agrega mayor cantidad de topónimos y precisiones geográficas que el texto de María Sáez de Vernet no necesita dar, en tanto, en primera instancia, un diario es un texto que no se escribe para otros: “La isla Soledad, junto a la Gran Malvina y ese salpicón de islas apartadas del mundo en el cofre de ese mar tumultuoso” (Sáenz de Méndez, 1995, p. 19).

Se hace una alusión a las ruinas dejadas por los primeros pobladores franceses, al igual que en el *Diario*, pero en este caso la descripción da pie a la introducción de una leve pincelada histórica, lo que refuerza la intención en cierto modo didáctica del texto de Sáenz de Méndez (1995): “Los franceses llegados de Saint Malo comenzaron a llamar *Malouines* a las islas, nombre que luego se convirtió en la versión española de Malvinas” (p. 20).

También es más extensa la descripción del jardín, apenas aludido en el *Diario*, y adquiere así valor de símbolo en tanto representa la cultura en relación con la naturaleza primigenia: “Había traído de Buenos Aires un criado que era buen jardinero y semillas que debían acostumbrarse a un clima y suelo distintos. ¡Lo hicieron! Tímidamente brotaron los tallitos endebles. La primera flor fue saludada con regocijo general” (Sáenz de Méndez, 1995, p. 21). Es imposible no advertir aquí una referencia a los propios Vernet, en tanto el pasaje puede ser leído intertextualmente con la referencia que María, personaje histórico, hace al crecimiento de sus hijos “sanos y robustos” en medio del espacio malvinense (Sáez de Vernet, 2016, p. 46).

Pero el esfuerzo por modificar el entorno no significa la negación de su belleza agreste: “Señalo las florecillas silvestres. Siempre me enternece encontrarlas iluminando la tierra, como pequeñas estrellas” (Sáenz de Méndez, 1995, p. 41). Nótese el tropo que —sin desmentir lo que el personaje histórico consigna en su *Diario*— denota el paso de una



intención testimonial a una finalidad estética.

El mismo sentimiento de admiración y de ternura le provoca la fauna que aparece en la novela, en cierto modo relacionada con sus hijos: “El revolotear de patos y pájaros marinos brinda a cada islote su propio marco de alas. El parloteo de mis niños y el graznido de estas aves rompen el silencio. Ese bello y vívido silencio, privilegio de estas regiones” (Sáenz de Méndez, 1995, p. 43).

La intención de *lista*, que en los textos descriptivos se hace presente a través del recurso a la enumeración con una cierta pretensión de exhaustividad, en este caso se manifiesta en una visión en movimiento, plena de plasticidad:

Voy señalando las bellezas de la región. Las gaviotas y los petreles aletean sobre nuestras cabezas. Las bandadas de patos que vuelan a ras del agua, batiéndola con sus patas, hacen un ruido característico. Las avutardas los acompañan con sus alas extendidas. Espero más tarde encontrar pájaros bobos (Sáenz de Méndez, 1995, p. 40).

Pero la objetividad cede lugar ante la resonancia espiritual que las bellezas contempladas provocan en el personaje: “Como escapando de la paleta de algún pintor van apareciendo los islotes cubiertos de hierba. En muchos de ellos hay ganado que aprovecha los pastizales” (Sáenz de Méndez, 1995, p. 43). Los atardeceres, sobre todo, ejercen una suerte de fascinación sobre el personaje.

Prevalece la idea de arraigo en el territorio austral, esa nueva patria: “Solo dos meses habían pasado desde nuestra llegada de Buenos Aires y habíamos echado raíces tan hondas que parecían responder a años de vida” (Sáenz de Méndez, 1995, p. 16).

El texto repite otro tópico descriptivo indisolublemente unido a la representación literaria del espacio malvinense: la presencia de nuestra bandera, como símbolo irrenunciable de pertenencia: “[...] sé que todos los días en las islas se enarbola la bandera celeste y blanca, bandera a veces desteñida, a veces brillante, formada por elementos eternos: el cielo y las nubes” (Sáenz de Méndez, 1995, p. 104).

Este texto insiste en un aspecto ya presente en el *Diario*, aunque con mucho menor desarrollo y, por supuesto, sin la perspectiva histórica: la



representación de la Argentina como *crisol de razas*, abierta “a todos los hombres de buena voluntad que quieran habitar el suelo argentino”, que se explaya —en este caso— a partir de la narración de los festejos en honor de Santa Rosa de Lima, en los que participaban —cada una a su modo— las distintas colectividades que formaban la población de Malvinas en tiempos de Vernet:

Los negros cantaron sus melodías africanas [...] Los alemanes que habían viajado con nosotros, entonaron *lieders* románticos. Los escoceses bailaron con gaitas y trajes típicos; y luego el rasgueo de la guitarra, como una estela de plata, vibró hasta perderse en el fondo de los mares australes (Sáenz de Méndez, 1995, p. 22).

Este dato, que hace al *paisaje humano* afirma la pertenencia de Malvinas a un todo generoso y solidario que es la Nación argentina, porque también las islas se convierten en “tierra madre”, que “recibía a todos, los cobijaba en sus brazos maternos, los comprendía por lo que eran y, generosa, los amaba y respetaba” (Sáenz de Méndez, 1995, p. 22). Y también los acogía al término de sus vidas, como a “Gregoria, la primera de nosotros que quedaba para siempre en las islas” (Sáenz de Méndez, 1995, p. 25).

Asimismo, es la tierra de los hijos, como Malvina: “mi mujercita isleña. Mi niña valiente que ha nacido en unas islas, ahora más nuestras que nunca, como si hubiéramos enarbolado entre las dos una bandera” (Sáenz de Méndez, 1995, p. 32). Se reitera así, desde otro ángulo, el valor simbólico de la bandera asimilada al paisaje e inamovible de él, a pesar de cualquier embate:

Un día ventoso, con ráfagas huracanadas. Desde mi ventana veo flamear la bandera. Temo que el viento derrumbe el mástil, pero está plantado con firmeza en la tierra. El mal tiempo ha ido apagando el bello color celeste, pero concuerda más que nunca con el cielo de estas latitudes y se funde con el mar. Es parte del paisaje de las islas (Sáenz de Méndez, 1995, p. 36).

Por eso, las Malvinas: “Son una miniatura de la patria, amalgama de razas que se funden en una, infinitamente rica por sus componentes tan diversos” (p. 45). En todo caso, lo que se destaca es que el paisaje, la tierra misma, oficia como una suerte de embrujo que sella la indiscutible pertenencia del personaje a las islas:

¿Qué me han hecho las islas, Buenos Aires, que soy una extraña aquí?
¿Qué sortilegio de algas y marea de viento y olas me ha marcado para siempre? (Sáenz de Méndez, 1995, p. 93).



Así, las páginas de *María de las islas*, a partir de un título que implica una relación de pertenencia, refuerzan la representación de paraíso que apenas se vislumbra en el texto original, en un sentido personal, e incrementa a la vez la valoración del potencial económico de la zona:

Nuestros hijos crecían aquí libres y felices. Vernet, con su capacidad de hombre de empresa, pronto para sacar partido de todas las posibilidades, y yo a su lado, para descubrir las bellezas ocultas de una naturaleza en apariencia hostil, que se iría abriendo lentamente ante nuestros pacientes ojos asombrados (Sáenz de Méndez, 1995, p. 19).

En relación con esto, el personaje de Vernet expresa su propia versión de un paraíso, utopía de fraternidad universal, congruente con las circunstancias que por entonces se vivían en el continente:

Las islas, apartadas de las luchas internas de las Provincias del Río de la Plata, eran territorio magnífico [...] para aplicar estas ideas [...] de convivencia y libertad, respecto al ser humano, para desarrollarse cultural y económicamente. Patrimonio de toda América, a pesar de razas y costumbres (Sáenz de Méndez, 1995, p. 76).

Pero eso mismo se convierte en un peligro: “Nuestras islas no son más el paraíso olvidado, las amenaza la codicia de los hombres” (p. 48). Esa amenaza se concretó el 2 de enero de 1933, cuando la fragata inglesa Clío tomó posesión del archipiélago en nombre de su majestad británica. En realidad, a partir de la partida de los Vernet se desencadenó una serie de sucesos violentos de los que el texto novelístico da cuenta.

Malvinas, hoy: la tierra del mandato

Dejando de lado los textos que se refieren a acontecimientos bélicos, he seleccionado tres escrituras ficcionales que textualizan el paisaje de Malvinas en la actualidad: *La balsa de Malvina* (2012), de Fabiana Daversa, y *El penúltimo ataque* (2012) y *Las lecciones del Capitán* (2006), de Juan Luis Gallardo.

Son notorias las diferencias, porque también ha variado el entorno malvinense casi un siglo después de la estadía de los Vernet en el archipiélago. Pero sobre todo, ha variado la representación de Malvinas para todos los argentinos: ya no es la tierra que debe ser apropiada por la escritura, vivenciada como hogar o añorada como *paraíso perdido*. Es, por el contrario, un territorio de dolor, donde —si no han nacido hijos— sí



reposan muertos queridos, que debe ser recuperado de algún modo. Y esta es la empresa que acometen los protagonistas de las novelas analizadas a continuación.

En la primera de ellas, Malvina, la protagonista, hija de un excombatiente, emprende un viaje hacia el sur como un modo de exorcizar sus dolores: “Ir en busca de mi sueño descubriría una trama en donde indefectiblemente mi historia y mi padre se encontraban. Allí empezaban a aparecer los paisajes que él evocó, sus dolores dormidos” (Daversa, 2012, p. 32).

En esta suerte de viaje iniciático que emprende van desfilando los hitos que jalonan su periplo: Bahía Blanca, Punta Alta y la Base General Belgrano, Tierra del Fuego y otros nombres dolorosamente evocadores de las jornadas luctuosas de 1982, hasta llegar efectivamente a Malvinas. Ciertamente, no es un itinerario rectilíneo, tiene partidas y regresos, y nuevas partidas, porque sobre esa peripecia básica la novela va entretejiendo otras tramas distintas pero convergentes, hasta arribar al escenario malvinense.

El encuentro con la tierra austral ha sido mediado, para la protagonista, por la lectura de dos textos: el *Diario del viaje imaginario*, escrito por un personaje de ficción, su amigo Tomás, muerto de cáncer, y el redactado por Charles Darwin, en el que vuelca sus impresiones de viaje por el sur argentino. Así, este “suelo encantado” (Daversa, 2012, p. 249) comienza siendo “un mapa en papel de arroz y tinta china de las ‘queridas islas’ como las llamaba” (p. 257) y no acaba de corporizarse nunca del todo en el texto: “Llegamos al aeropuerto de Stanley luego de atravesar un banco de niebla que nos impidió ver las islas desde la altura” (p. 262).

La descripción del territorio malvinense es fragmentaria y se limita a algunos de los rasgos usualmente asociados a ese pantónimo, que los textos anteriores exploran con exhaustividad: “El suelo de turba, inadecuado para el plantío de granos, la vida del ganado y su adaptación al clima” (Daversa, 2012, p. 262) y se focaliza particularmente en el aspecto de Puerto Argentino en la actualidad y su relación, de algún modo simbólica, con la protagonista: “Puerto Argentino es una ciudad que exhala un vaho militar [...]. Desde lo alto de la loma se podían ver los techos de colores y la bahía de la Isla Soledad. Gran Malvina y Soledad ¿cuántas cosas cabían en mi nombre?” (p. 264). En rápida enumeración, se da



cuenta de la fisonomía urbana, algo totalmente ausente en los textos considerados anteriormente, en razón del momento histórico al que se refieren:

La ciudad, como el nombre lo indica, tiene un puerto, una iglesia, una plaza con un extraño arco y el monumento de la guerra que recuerda el día de la rendición argentina [...]. Las casas no tienen numeración, lo que señala que todos se conocen y que uno no es más que un perfecto extraño (Daversa, 2012, pp. 265-266).

Este modo de describir, impersonal, refuerza la impresión de extrañeza y de derrota que registra Malvina y funciona como un modo de enmascaramiento de sus propios sentimientos dolorosos. No faltan, por cierto, las referencias al clima y a la fauna, ya estereotipadas:

El cielo que se cerraba sobre mi cabeza con nubarrones de lluvia o nieve. El viento helado que no dejaba de soplar ni un segundo y me obligaba a vestir gorro y guantes [...]. Gaviotas australes sobrevolaban sobre mí, podía ver sus picos rojos e imaginar sus ojos claros, observándome. Un albatros ojeroso peleaba contra la corriente de aire, tratando de mantenerse en alto con sus alas de enorme envergadura. Era un clima hostil, de los mil demonios, pero estaba feliz de haber llegado (Daversa, 2012, p. 262).

También se reiteran las perspectivas económicas de la zona: “Los permisos de pesca, la actividad turística y la lana son recursos que permiten un buen ingreso a los kelpers. Pero la apuesta a futuro es el petróleo” (Daversa, 2012, p. 270).

Lo que resulta novedoso, en relación con versiones anteriores acerca de la naturaleza en las islas, es la mención del extinguido espécimen que el texto denomina *Canis antarticus*: “El lunes empezáramos las excavaciones para tratar de encontrar una osamenta del único animal indígena de la isla [...]. Había nada más que tres esqueletos de esa especie en el mundo” (Daversa, 2012, p. 267).

La representación que prevalece es la de la derrota y el abandono, simbolizada en unos “antiguos galpones de YPF. Estaban herrumbrados y a punto de desmoronarse. Un paisaje tétrico, en contraste con la pulcritud de las casas” (Daversa, 2012, p. 271). Y la lapidaria afirmación, que patentiza el estigma de “tierra derrotada y baldía”: “Aquí todo lo que fue argentino queda abandonado, como si estuviera maldito” (p. 271).



Pero el centro descriptivo lo constituye la visita al cementerio argentino de Darwin, “postal obligatoria para los argentinos que visitan las Islas”; se llega a él por una ruta “sinuosa, verde y gris” (Daversa, 2012, p. 273):

Progresivamente, a lo lejos, pude comenzar a ver cientos de cruces blancas pequeñas y solo una más grande que el resto. Era un paisaje fantasmal. Allí el cielo y el horizonte se funden en un gris plomizo. Es el legítimo territorio de la Muerte (p. 274).

A pesar de esa visión casi apocalíptica, el final de la novela pretende ser optimista: “Espero regresar a las Islas, pero prometí no volver como extranjera. Algún día sus calles y avenidas se llamarán San Martín, Ayacucho, Bolívar, como cualquier ciudad del interior argentino. Algún día, tendré una casa allí, frente al mar” (p. 281). Malvinas se configura así, por oposición a la visión real dada por ese territorio que cobija a tantos muertos argentinos, como la tierra de la utopía del retorno, como la tierra prometida de los padres a la que se aspira a volver algún día.

Este mandato es también el que guía a los protagonistas de la novela de Juan Luis Gallardo, *El penúltimo ataque* (2012), que lleva como subtítulo *Novela de aventuras para argentinos jóvenes*. En primera instancia, la construcción novelística apunta al lector juvenil, el que comparte la edad de los protagonistas, y se presenta con todos los condimentos que pueden llamar su atención: aventuras, intrigas, contrabandistas, malhechores, romance, etc. Sin embargo, la intención última del texto apunta a valores universales.

La trama de la novela narra el hallazgo de un submarino alemán de la Segunda Guerra Mundial en un tranquilo golfo de la costa patagónica, por parte de Juan, hijo de un excombatiente. Este detalle es significativo para el desarrollo posterior, que involucra, junto a hermanos menores del joven protagonista, a un marino alemán, antiguo tripulante de esa misma embarcación y a otros jóvenes, entre los que se cuenta una niña hija de ingleses nacida en tierra argentina.

La filiación de Juan —como se dijo— es importante, porque ha heredado un mandato, una consigna que su padre se impuso luego de la aciaga derrota, “en la bodega del barco que lo devolvió al continente, cierta tarde lejana de julio: ‘volveremos... nosotros o nuestros hijos, pero volveremos’” (Gallardo, 2012, p. 25). Esto hace germinar en su mente un



proyecto peregrino: llegar en el submarino a las islas Malvinas y con el único torpedo restante, reliquia del pasado bélico de la nave, bombardear algún emblema inglés en la zona.

Inesperadamente, el éxito corona la alocada misión y la repercusión mundial de suceso tan extraordinario aboga en favor de los jóvenes, que logran salir indemnes y casi sin consecuencias punitivas⁴.

La mirada que se echa sobre la geografía isleña, en razón de la peripecia misma, es limitada y casi *desde afuera*; el único contacto con la tierra malvinense es lo que pueden vislumbrar cuando —hechos prisioneros— son trasladados al sitio en que se pretende juzgarlos. Esto nos permite asomarnos a la vida cotidiana de las islas luego del conflicto, en un paisaje diferente pero aún impregnado de memorias dolosas:

Tomó la comitiva hacia el suroeste, por una de las nuevas rutas construidas después de la guerra del 82. El recuerdo de aquellas acciones hacía que los argentinos miraran con particular emoción el paisaje que se ofrecía a su vista: la periferia de Puerto Argentino, salpicada por casitas de madera tras jardines exiguos, brillantes al fondo las aguas de la bahía: el cruce de las alturas próximas, sembradas de piedras grises, que se tornaban más abruptas hacia las crestas; llanuras cubiertas por hierbas palustres; el mar formando horizonte, y avanzando a favor de las escotaduras de la costa; el cielo gris, las nubes bajas (Gallardo, 2012, p. 202).

Esta mirada “a vuelo de pájaro” se remansa un momento en la contemplación del cementerio, “cercado por una fuerte alambrada. Cruces blancas, geoméricamente distribuidas; algunas lucían nombres criollos, otras amparaban los huesos de combatientes anónimos” (p. 202).

Cuando se está sustanciando el juicio o corte marcial a los jóvenes, aparece en escena un misterioso personaje, el Capitán, “algo así como un espectro familiar, fugazmente entrevistado cada tanto tiempo, sea en la Gran Malvina, sea en la isla Soledad”. Se decía

[...] que era un ex Capitán del Ejército Argentino, destacado en Puerto Howard cuando la guerra del 82. Allí lo sorprendió la rendición final, que él jamás acató. Permaneció en el archipiélago para atestiguar que los argentinos no se resignaban a abandonar lo suyo (Gallardo, 2012, p. 211).

Este personaje dará ocasión a la escritura del segundo texto de Gallardo del que me ocuparé: *Las lecciones del Capitán* (2006). Se trata de un relato enmarcado en el que, a partir del encuentro del Capitán con un joven



puestero de ascendencia inglesa y argentina, se van desgranando una serie de reflexiones que conforman la andadura filosófica del texto y que dan título a los sucesivos capítulos que lo conforman: “Dios”; “Occidente”; “Patria”; “Cultura”; “Libertad”; “Igualdad”; “Fraternidad”; “Ideologías”; “Democracia”; “Vocación”; “Mujer”; “Familia”; “Estado”; “Trabajo”; “Milicia”; “Amor”, “Dolor”; “Ecología”; “Argentina”; “Malvinas”.

Cada uno de estos encuentros se introduce a través de breves párrafos descriptivos que, con pequeñas variantes, dan cuenta de la situación de enunciación. Este procedimiento es el que nos permite vislumbrar algunos atisbos del paisaje de las islas:

En la Noche Tercera, mientras la tierra desterrada del archipiélago suspiraba en su exilio insular, habló El Capitán y dijo [...] (p.23).

En la Noche Cuarta, mientras los prados sin labranza de la Gran Malvina dormían su sueño fósil, habló El Capitán y dijo [...] (p. 27).

En la Noche Sexta, mientras en los campos acolchados de turba se arrebajaban las ovejas, análogas, repetidas, una junto a la otra, para darse calor, habló El Capitán y dijo [...] (p. 35).

En la Noche Novena, mientras las fuerzas tremendas de la naturaleza actuaban en el archipiélago conforme a leyes que nadie ha votado, habló El Capitán y dijo [...] (Gallardo, 2006, p. 47).

El texto asume un tono bíblico, como si a partir de estas palabras de El Capitán, una nueva realidad debiera ser alumbrada, gestada, a través de esos dos interlocutores mencionados: el Capitán y un joven llamado James, hijo de un capataz inglés y de una criolla, muertos ambos, que también ha heredado de su progenitor un sueño convertido en mandato, aunque al comienzo no pueda vislumbrar el alcance de este legado:

El más ferviente deseo del padre de James había sido reunir un capital para comprar campo en las Islas Malvinas, por las cuales sentía una extraña fascinación [...]. Prematuramente huérfano y habiendo recibido por única herencia aquella fascinación extraña, el chico logró pasar al archipiélago agregado a una comparsa de esquiladores chilenos (Gallardo, 2006, p. 6).

James ha llegado a Malvinas luego del conflicto bélico con Gran Bretaña, lo que no quiere decir, sin embargo, que no se tope con sus vestigios tangibles, presentes de mil maneras en las islas:

Alguna vez, arreando ovejas, la explosión de una vieja mina antipersonal había dispersado el rebaño. Otra, mientras recorría a caballo la cumbre de una colina, descubrió los restos informes de un

Harrier, dentro de cuya cabina pudo atisbar, horrorizado, una calavera amarillenta bajo el caso del piloto. Y, junto al cadáver de un soldado argentino, el fusil FAL que llevara consigo (Gallardo, 2006, p. 8).

Esa es la tierra en la que James J(ara) Jones desenvuelve su existencia en una relación que implica, sí, una elección pero no un compromiso claro, una religación afectiva, lo que advendrá luego —precisamente gracias a las lecciones de El Capitán, asimilado al territorio malvinense— con una misión que es dar un testimonio:

Sobre su testimonio, El Capitán había dicho que durante largos años lo había presado de manera pasiva, pero que quizá requiriera de una ofrenda final para completar su sentido. También había dicho que las Malvinas se las consideraba un territorio irredento, sin reparar en que la redención supone efusión de sangre (Gallardo, 2006, p. 97).

Cuando esta misión cruenta se consuma, tiene todo el valor de un sacrificio propiciatorio, que alumbra en James una nueva identidad: “Respetuosamente, como quien cumple una ceremonia ritual, retiró James la bandera, la besó y se levantó envuelto en ella. Después empezó a retirarse lentamente, dando la espalda al cuartel” (Gallardo, 2006, p. 101).

El párrafo final reinstaura un clima legendario: “A nadie, en las Islas Malvinas, sorprendió el hecho de que la silueta de El Capitán siguiera apareciendo allí de vez en cuando, recortándose contra el cielo en la cresta de algún cerro solitario” (p. 101).

Un territorio desrealizado en un futuro distópico

Dentro del tercer tipo de mundos que me propuse analizar (el de lo ficcional inverosímil) se puede incluir el texto de Carlos Godoy, *La construcción* (2014), que incursiona en modalidades no realistas cercanas a lo real maravilloso —“el mundo real es oblicuo al nuestro” (p. 75)—, aunque con un matiz distópico. Cabe aclarar que la inverosimilitud afecta a la lógica misma de las acciones presentadas y no solo a la representación espacial.

La estructura misma es original, en tanto aparece compuesta por una serie de microrrelatos con un hilo conceptual común, que no desdice su apariencia fragmentaria. De ellos, interesan especialmente los de la primera parte, “Una trenzadora de alambre”, porque construyen un escenario que remite inequívocamente a Malvinas:



Nuestra tierra puede verse desde el cielo como dos manchas de un test de Rorschach separadas apenas por un pequeño espacio [...]. Si nos concentramos en sus bordes irregulares podemos ver que, de tratar de unirlos, coincidirán como dos piezas de un rompecabezas (Godoy, 2014, p. 9).

De todos modos, esta referencialidad alcanza ribetes hiperbólicos o fantásticos o, cuanto menos, desrealizadores⁵: “A veces, a la madrugada, se puede sentir un chirrido que viene del canal. Los ancianos dicen que son las criaturas subterráneas que alejan un poco una mancha de la otra” (Godoy, 2014, p. 11).

Las islas son una presencia huidiza, que depende más bien de una cuestión de percepción: “Cuando se preparaban para soltar los botes de desembarco, las pequeñas tierras desaparecían. Se esfumaban en la niebla como un espejismo en la arena” (Godoy, 2014, p. 13).

Es un mundo con su cosmogonía: “Los geólogos dicen que antes estaban unidas, formando una sola mancha” (Godoy, 2014, p. 9); una transgresión inicial: “Todas nuestras historias empiezan con una guerra” (p. 9) y la promesa de un Mesías o “Salvador”: “Tenemos una sola partera que no puede explicar cómo es que el niño que nació muerto despertó [...]. Dicen que ese niño va a salvarnos” (p. 51). Esa afirmación encierra algo ominoso, la certeza de una condena que pesa sobre las “manchas”, territorio en conflicto: “Así fue como nuestras manchas se transformaron en un escenario de disputas que aún continúan” (p. 30).

Es además un mundo cerrado, suerte de prisión: “Nadie dice que no se puede salir de las manchas. Solo se sale por un movimiento elaborado por la casualidad o por la guerra o por una emergencia” (Godoy, 2014, p. 40). La naturaleza, por su parte, es peligrosa: “Destilan una fiebre los matorrales” (p. 43). Y lo que prevalece en la constitución de ese mundo es la certeza de un final violento: “Los geólogos dicen que un día llegará una gran tormenta de la que solo sobrevivirán los que estén mejor preparados. Los ancianos dicen que no será una tormenta, sino que será una bola de fuego que vendrá del continente” (p. 12).

La apocalíptica profecía se confirma en dos textos intercalados. El primero, titulado “Los monstruos no mueren”, separa la primera parte de la segunda y narra un episodio bélico, un bombardeo nuclear y su consiguiente destrucción: “Luego, antes de tomar las fotos dentro del cráter desde el que



comenzó a expandir sus ondas la explosión [...] los exploradores documentarán los cuerpos blancos, calcinados, a medio enterrar bajo la tierra húmeda” (Godoy, 2014, p. 60). El segundo, “El bautismo de los limpiadores”, parece aludir a un futuro posapocalíptico.

Los matices disfóricos, inquietantes, que tienden a saturar el texto, en su aparente tono liviano, postulan una visión totalmente diferente del territorio malvinense que, de algún modo, se convierte en teatro de otras invasiones extranjeras —se menciona en varias ocasiones a “los chinos”— que aparecerán su destrucción:

Días atrás, los helicópteros, en vez de ver una vaporosa humareda, habrían visto dos manchas enfrentadas, como si formaran parte de un test de Rorschach. Esos tests en los que el paciente debe proponer qué tipo de figura representan los borrones deformes de tinta en una lámina (Godoy, 2014, p. 60).

Conclusiones

La efímera soberanía territorial que la Argentina ejerció sobre Malvinas — ya sea antes de la usurpación británica, ya sea después, a través de la ocupación armada de 1982— lleva a Vitullo (2012) a hablar de “una posesión imaginaria” sobre un territorio “que la literatura reivindicatoria califica de ‘arrebatao’, ‘usurpado’, ‘conculcado’, ‘arrancado’ o ‘violado’” (p. 17). El propósito de este trabajo apuntó, por un lado, a completar con otros adjetivos la mirada sobre ese espacio malvinense y destacar asimismo la capacidad de la literatura para lograr una apropiación simbólica, ya que no efectiva, del territorio: espacio escritural, hecho hogar por medio del recuerdo plasmado en la escritura, como ocurre en el caso del *Diario* de María Sáez de Vernet, con la declinación de una serie de atributos a partir de entonces indisolublemente unidos al pantónimo “Malvinas”: el clima, el viento, la flora, la fauna, el potencial económico de la zona.

A esta topografía mimética, se sumarán luego diversas representaciones, construidas en diálogo entre ese espacio físico y el espacio textual de las diversas ficciones analizadas, cuyos connotadores genéricos permiten diseñar distintos modelos de mundo, desde lo realista a lo fantástico y distópico. En este tipo de textos la construcción de Malvinas como espacio literario deja de ser topográfica para volverse metafórica o metonímica. La constitución geográfica del archipiélago es suficientemente conocida y no



es necesario establecerla o recuperarla por la escritura, pero a esa *topografía mimética* se han superpuesto otros valores que lo cargan de sentido, le dan un *simbolismo ideológico* —utilizando la terminología de Soubeyroux (1985)—, que adensan su significación en términos de representación social. También en este sentido se puede citar a Vitullo (2012), cuando señala que “las islas [...] son [...] un espacio en blanco que puede ser llenado con lo que sea que la imaginación dicte” (p. 187).

Se posibilita así una serie de representaciones muy diversas que he pretendido relevar porque “el proceso creativo de la ficción es capaz de borrar la mirada nostálgica a la que la realidad es tan propensa, llenando de lenguaje los espacios que esa falta deja vacíos” (Vitullo, 2012, p. 191). La misma autora afirma que “hasta el momento, es la ficción la que ha logrado las respuestas más complejas a los problemas e interrogantes que arroja la guerra” (p. 16).

Algunas de las ficciones objeto de estudio confirman, entre otras, la representación de Malvinas como *locus amoenus*, lo que encierra una suerte de nostalgia edénica; como *crisol de razas*, expresión de una cierta utopía de fraternidad universal, o como tierra de aventuras heroicas; pero también como territorio codiciado por los extranjeros (no solo británicos) por su particular relevancia geopolítica.

Ciertamente, luego de la guerra de 1982, el archipiélago ha perdido el matiz hogareño que adquiere en los textos relacionados con María Sáez de Vernet; no es tampoco el *locus amoenus* que encierra una nostalgia edénica. Sin ser totalmente un espacio *otro*, los sucesos bélicos han dejado su impronta, del mismo modo que el paso de tiempo ha ido modificando ciertos aspectos de su faz bucólica, prístina y ya no es posible referirse a ella en los mismos términos.

Sigue intacta, empero, la conciencia de un mandato que brota del hecho de ser una *tierra irredenta* y este legado es el que se transmite de generación en generación, como en las novelas de Gallardo y en la de Daversa. En cuanto a la visión disfórica, futurista, que nos ofrece el texto de Godoy, además de extremar —con ánimo juguetón— las potencialidades de la literatura como creadora de mundos que estilizan o remedan el real, parece aludir más bien a las resonancias catastróficas que el término “Malvinas” despierta en muchas conciencias argentinas, a partir de la guerra de 1982.



Paula Erhmantraut, en la “Introducción” a *Masculinidades en guerra* (2013), y a partir de la hipótesis planteada por Guber en *¿Por qué las Malvinas?* (2001), destaca que “las islas funcionan como espectrales receptáculos de la identidad nacional más allá de los golpes de Estado y los períodos de frágil democracia que caracterizaron al siglo veinte argentino” (p. 11). Esto valida la posibilidad de analizar el aporte que las distintas ficciones realizan al imaginario colectivo desde lo espacial, sin cargarlo necesariamente de connotaciones históricas o políticas, sino como una realidad subsistente capaz de generar significados que nos atañen a todos. Por mi parte, me he propuesto demostrar que este territorio es algo más que una “presencia fantasmal” (Erhmantraut, 2013, p. 12), sino que adquiere una corporeidad particular por obra y gracia de la literatura y sus mecanismos de construcción de diversos tipos de mundo.

Lo que propongo, en suma, es *otro modo* de leer Malvinas, soslayando la referencia a la guerra, que podría verse en una serie de textos emblemáticos, empezando por *Los pichiciegos* (1983), de Rodolfo Fogwill, y siguiendo por tantos otros de las nuevas narrativas, como Patricio Pron (2014) o Carlos Gamerro (1998).

REFERENCIAS

- Albaladejo, T. (1986). *Teoría de los mundos posibles y macroestructura narrativa*. Universidad de Alicante.
- Albaladejo, T. (1992). *Semántica de la ficción realista*. Taurus.
- Bachelard, G. [1957] (1965). *Poética del espacio*. FCE.
- Bajtín, M. (1978). *Teoría y estética de la novela*. Taurus.
- Daversa, F. (2012). *La balsa de Malvina*. Aguilar, Altea, Taurus, Alfaguara.
- Dolezel, L. (1999). *Heterocósmica: Ficción y mundos posibles*. Arcolibros.
- Ehrmantraut, P. (2013). *Masculinidades en guerra: Malvinas en la literatura y el cine*. Comunicarte.
- Fogwill, R. E. (1983). *Los pichiciegos*. Ediciones de la Flor.
- Gallardo, J. L. [1985] (2012). *El penúltimo ataque*. Fondo Editorial San Francisco Javier.
- Gallardo, J. L. (2006). *Las lecciones del Capitán*. Lectio.
- Gamerro, C. (1998). *Las islas*. Ediciones Simurg.
- Garrido Domínguez, A. (1996). *El texto narrativo*. Editorial Síntesis.
- Genette, G. (1969). La littérature et le espace [La literatura y el espacio]. En *Figures II*. Seuil.
- Godoy, C. (2014). *La construcción. Metales radioactivos en las islas del Atlántico Sur*. Momofuku.
- Guber, R. (2001). *¿Por qué las Malvinas? De la causa nacional a la guerra absurda*. FCE.
- Hamon, P. [1981] (1991). *Introducción al análisis de lo descriptivo*. Edicial.
- Jitrik, N. (1995). *Memoria e imaginación literaria*. Biblos.
- Lorenz, F. (2013). *Unas islas demasiado famosas: Malvinas, historia y política*. Capital Intelectual.
- Mitterand, H. (1980). Le lieu et le sens: l'espace parisién dans *Ferragus* de Balzac. En *Le discours du roman*, PUF.
- Pron, P. (2014). *Nosotros caminamos en sueños*. Random House.



Ryan, M. L. (1997). Mundos posibles y relaciones de accesibilidad: una tipología semántica de la ficción. En A. Garrido Domínguez (Coord.), *Teorías de la ficción literaria* (pp. 181-206). Arco Libros.

Sáenz de Méndez, E. (1995). *María de las islas*. Sudamericana.

Sáez de Vernet, M. [1829] (2016). *Diario de María Sáez de Vernet en Malvinas*. Punto de Encuentro.

Segade, L. (2015). Lejos de la guerra. Relatos de Malvinas en los primeros años de la democracia. *Revista Paginas*, 7(13), 136-160. <https://doi.org/10.35305/rp.v7i13.199>

Soubeyroux, J. (1985). Espacio y tiempo como base para una lectura sociocrítica de *Gracias por el fuego* de Mario Benedetti. *Anales de Literatura* 4, 439-463.

Vitullo, J. (2012). *Islas imaginadas: La Guerra de Malvinas en la literatura y el cine argentinos*. Corregidor.

NOTAS

1. Edición realizada a partir de *María Sáez de Vernet. Cronista de Nuestra Soberanía en Malvinas. Primera edición bilingüe español-inglés*, publicada por Ediciones Puerto Luis en 1989. Existen otras ediciones, entre ellas una de 1965, hecha por la periodista mexicana Teresa Tallien, titulada *Las Malvinas por dos mujeres* (Editorial Meridiano) (datos suministrados por Juan Terranova en el "Prólogo" a la edición de 2016).

2. Las *escrituras del yo* incluyen las memorias, autobiografías, diarios y cartas, narraciones en las que la memoria desempeña un importante papel y en las que en ocasiones se verifica una identificación entre el autor y el narrador (aunque esto no ocurra en los géneros ambiguos como la autoficción, las auto-socio-biografías o la colectficción), por lo que oscilan entre la confesión personal, la sociología, la historia y la psicología, además de la literatura.

3. Noé Jitrik, en *Memoria e imaginación literaria* (1995), señala que *novela histórica* es un sintagma oximorónico, contradictorio en su misma formulación, por cuanto "historia" remite al orden de lo fáctico y "novela", al de la ficción.

4. No así el marino alemán, que muere en medio del ataque y es enterrado en Darwin, como otro combatiente argentino más.

5. Son muchos los datos coincidentes: "Nuestra tierra no tiene un descubridor o un conquistador, como suele suceder" (Godoy, 2014, p. 9); "La primera cartografía de las manchas la hizo un navegante portugués, su nombre era Diego de Rivera" (p. 12); "Los primeros viajeros se instalaron en la ribera este de nuestra mancha" (p. 10) y muchas más, como la referencia al *Canis antarticus*: "Había un solitario cuadrúpedo que fue rápidamente extinto con las primeras armas que llegaron del continente. Se trataba de un pequeño zorro gris" (p. 14).



Cartografía, cultura y poder: A propósito de las críticas al mapa bicontinental argentino (Ley 26651)

Ernesto Dufour y Ariel Hiram Triulzi

Malvinas en Cuestión, 1, e011, Artículos de investigación, 2022

ISSN 2953-3430 | <https://doi.org/10.24215/29533430e011>

<https://revistas.unlp.edu.ar/malvinas>

Universidad Nacional de La Plata

La Plata | Buenos Aires | Argentina

Cartografía, cultura y poder

A propósito de las críticas al mapa bicontinental argentino (Ley 26651)

Cartography, Culture and Power

With Regard to Criticism of the Argentine Bicontinental Map (Law 26651)

Ernesto Dufour

dufour.e@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-6818-0189>

Observatorio Malvinas. Universidad Nacional de Lanús. Argentina


Ariel Hiram Triulzi

artriulzi@gmail.com

Instituto de Formación Docente Continua de San Luis. Argentina

Resumen

El presente artículo analiza un conjunto de notas de opinión publicadas en los principales diarios argentinos (*La Nación*, *Clarín*, *La Voz*, *Perfil* y *La Capital*) a partir de la sanción de la Ley Nacional 26651 del año 2010, que estableció el mapa bicontinental como nueva cartografía oficial argentina. El tono fuertemente crítico predominante respecto del nuevo mapa incluye como común denominador cuestionamientos sobre dos dimensiones. Una, referida a aspectos técnicos centrados en los conceptos de escala e implantación de símbolos cartográficos que configurarían un país *virtual* antes que *real*. Y otra, con foco en las premisas ideológicas que sustentarían la nueva cartografía, vinculada al *nacionalismo territorial* de carácter *retrógrado* y *enfermizo*, según la terminología utilizada. Estos argumentos tuvieron gravitación en ámbitos de profesores de Geografía, que tendieron a resistirse a su utilización recurriendo a esas mismas consideraciones.



El trabajo interpela en perspectiva epistemológica tales aseveraciones desde las herramientas de la geografía contemporánea en su giro político y cultural. Desde el horizonte teórico propuesto es posible generar una ruptura con la concepción de la cartografía asumida como mimesis de la realidad tanto como con el intento explícito de inscribir el mapa bicontinental dentro de una matriz política autoritaria.

Palabras clave

Mapa bicontinental, imágenes cartográficas, soberanía, desmalvinización

Abstract

This article analyzes a set of opinion pieces published in the main Argentine newspapers *La Nación*, *Clarín*, *La Voz*, *Perfil* and *La Capital*, from the enactment of national Law 26651 in 2010, that established the bicontinental map as the new Argentine official cartography. The strongly critical tone that predominates regarding the new map includes as a common denominator questions about two dimensions. On the one hand referring to technical aspects centered on the concepts of scale and implementation of cartographic symbols, that would configure a *virtual* country rather than a *real* one. On the other hand it focuses on the ideological premises that would sustain the new cartography, linked to *territorialist nationalism* of a *retrograde* and *sickly nature*, according to the terminology used. These arguments had gravitation on geography teachers who tended to resist their use, resorting to those same considerations. This analysis challenges such assertions from an epistemological perspective, bringing to bear the tools of contemporary geography in its political and cultural shift. From the proposed theoretical horizon it is possible to generate a rupture both with the conception of cartography assumed as a mimesis of reality and with the explicit attempt to inscribe the bicontinental map within an authoritarian political matrix.

Keywords

Bicontinental map, cartographic images, sovereignty, demalvinization



“El cartógrafo anota lo que le interesa, en dónde hay agua, si el agua es navegable, potable, útil, dónde están los puertos, cómo están dispuestos los obstáculos, los pasos naturales, la calidad de las tierras, la población, sus defensas. Hacer un mapa es dibujar el teatro en donde el autor proyecta realizar un sueño, por eso siempre es mejor guiarse por mapas hechos por nosotros mismos. Si el mapa que seguís no es el tuyo es posible que, sin darte cuenta, termines trabajando para el sueño de otros.”

Julio Cardoso (2013)

Introducción

A partir de la sanción de la Ley Nacional de Carta 26651 en el año 2010, que establece la obligatoriedad de la utilización del mapa bicontinental en el sistema educativo y su exhibición en todas las reparticiones públicas y organismos del Estado en tanto nueva cartografía oficial, se publicaron numerosas notas de opinión y otros artículos en los principales periódicos nacionales como *La Nación*, *Clarín*, *La Voz*, *Perfil* y *La Capital*, donde esgrimieron sus puntos de vista reconocidos geógrafos y algunos historiadores del sistema científico nacional.

El conjunto de notas seleccionadas tiene como común denominador un posicionamiento fuertemente crítico respecto del mapa bicontinental, al vincular la nueva cartografía a la *persistencia del ideario nacionalista*, caracterizado como *retrógrado* y *militarista*.

Las críticas apuntan, asimismo, a cuestiones de índole técnica centradas en la escala adoptada en la confección del nuevo mapa que, a diferencia del mapa tradicional, incorpora el sector antártico argentino en la misma escala cartográfica que el resto del territorio nacional. Así como también, al modo de implantación de los símbolos cartográficos sobre espacios donde la Argentina no ejerce soberanía plena o efectiva (Islas Malvinas, Georgias, Sandwich, espacios marítimos circundantes y Antártida).

Sin embargo, el foco central de las críticas gira en torno a las premisas ideológicas que orientarían el diseño y la implementación de la nueva cartografía oficial en el marco de lo que se asume como un “nacionalismo territorial enfermizo” (Cicalese, 2015, s. p.), que busca justificarse a través del incremento territorial ante la pérdida de territorio en cotejo con la



Es llamativo el uso profuso de adjetivaciones de fuerte connotación negativa respecto del mapa bicontinental al tratarse de notas de opinión fundadas en el saber científico. El tono adoptado da cuenta de las tensiones propias de la coyuntura política del momento en la que quedó constreñida la cuestión nodal de la definición de la política cartográfica de la República Argentina en tanto política de Estado de carácter basal. Un contexto signado —no hay textos sin contextos— por la llamada *grieta* entre el oficialismo de aquel entonces y la llamada *prensa hegemónica* a través de la cual se aglutinaba la oposición al Gobierno. Las vicisitudes de coyuntura obturaron la posibilidad de abrir un debate amplio e integral que restituyera la riqueza y complejidad involucrada en la definición de la política cartográfica del Estado junto a una reflexión de mayor alcance respecto del propio estatuto científico del instrumento cartográfico.

Es posible, no obstante, encontrar otras claves interpretativas que explican el posicionamiento refractario de importantes referentes de la geografía académica hacia el nuevo mapa bicontinental y su implementación en el ámbito educativo e institucional. Existen razones que explican los cuestionamientos tajantes, vinculadas a la historia interna del campo de la Geografía en la Argentina, en general, y en la Universidad de Buenos Aires (UBA), en particular, en el marco de una sostenida repulsa intelectual hacia el pensamiento geopolítico (Reboratti, 1983) y a los sectores vinculados a la llamada geografía tradicional nucleados en la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos (GAEA), de fuerte presencia hasta finales de los años ochenta y principios de los noventa en las currículas y manuales escolares de la materia Geografía (Souto, 1996; Iut, 2005; Cicalese, 2009).

Sin embargo, y más allá de cuestiones de coyuntura y de los factores vinculados a la historia institucional de la geografía como disciplina —aspectos sustantivos que no son objeto del presente artículo—, la repercusión generada en los medios periodísticos masivos da cuenta del propio estatuto epistemológico de la cartografía, que involucra múltiples dimensiones que exceden por mucho los aspectos técnicos centrados en los conceptos de escala, proyección y cuestiones vinculadas a la semiología cartográfica (Quintero, 1999; Hollman y Lois, 2013; Mazzitelli Masticchio, 2017).

La cuestión planteada trasciende una discusión de tipo teórico. Las críticas vertidas tuvieron fuerte gravitación y efectos prácticos concretos al interior



del sistema educativo —debido tanto a la masividad de los medios periodísticos nacionales como a la legitimidad emanada de los importantes referentes del saber universitario, autores de las notas de opinión— en términos de la escasa incorporación del mapa bicontinental en las prácticas áulicas¹. Muy particularmente, en los ámbitos de profesores de Geografía, quienes oficiaron de agentes primarios en la introducción del mapa bicontinental en la escuela media, que han tendido a resistirse a su utilización recurriendo, en muchos casos, a esas mismas consideraciones.

En los últimos años, y especialmente en el año 2022 en el que se cumplieron los 40 años de la recuperación transitoria de Malvinas, se desarrolló una paulatina —aunque intensa— reflexión en muchas instituciones e instancias educativas acerca del tipo y modo en que el sistema educativo nacional abordó pedagógicamente los contenidos sobre Malvinas, Antártida y Atlántico Sur durante los años de posguerra². Pese a lo establecido por la Ley Nacional de Educación y la Disposición Transitoria Primera de la Constitución de la Nación, que expresamente indican a Malvinas como uno de los tres contenidos básicos comunes obligatorios para todo el sistema educativo —junto con la integración regional latinoamericana y la memoria del terrorismo de Estado—, la temática ha tendido a ser incorporada casi exclusivamente como efeméride, o bien abordada desde una única perspectiva de carácter monoexplicativo, en tanto último capítulo de la dictadura militar.

En el marco de esta apertura al diálogo y la reflexión entre distintas miradas, comienzan a ponderarse otras perspectivas al interior del sistema educativo con base en el eje soberanía (en grado e intensidad variada dependiendo de las distintas jurisdicciones o instancias institucionales consideradas), que restituyen la complejidad multidimensional involucrada en la Cuestión Malvinas, Antártida y Atlántico Sur como insumo significativo para su incorporación en los diseños curriculares y en el desarrollo de proyectos áulicos. En este contexto, se comienza a revalorizar el mapa bicontinental en términos de su fecundidad pedagógica para abrir el campo problemático centrado en la cuestión soberana irresuelta al interior de las currículas y prácticas de enseñanza y aprendizaje³.

Pasados más de 10 años de la sanción de la Ley 26651 —que se complementa con la reciente actualización de la cartografía oficial



argentina a través de la Ley 27657, que incorpora los espacios marítimos conforme a las disposiciones de la Convención de los Derechos del Mar de las Naciones Unidas (CONVEMAR)— se torna necesario realizar una reflexión crítica del mapa bicontinental de carácter integral y omnicomprensivo, fundada en la perspectiva teórica de la geografía contemporánea, específicamente, en su giro político y cultural, más allá de urgencias de coyuntura o alarmas ideológicas.

El campo de la *geografía cultural* y la llamada *geografía de los imaginarios* (Haesbaert et al., 2011) tiene en la actualidad un nutrido desarrollo dentro de la disciplina geográfica. Sin embargo, no ha tomado a Malvinas, Antártida y Atlántico Sur —espacios que el mapa bicontinental visibiliza e interviene activamente— como objetos de estudio primario, pese a constituir un campo fértil para indagar la relación entre territorio, cultura y poder. Desde este enfoque de la Geografía (algo más que un mero subcampo) cobran centralidad los *sentidos de pertenencia territorial*, las *representaciones espaciales* y los *imaginarios geográficos* como dimensiones nodales en el desarrollo de procesos políticos y prácticas territoriales. Factores ideacionales gravitantes y, en algunos casos, determinantes, en tanto marco referencial para la acción social en sentido amplio, en los cuales las imágenes cartográficas participan activamente de su configuración (Nadal y Urteaga, 1990; Anderson, 2000; Thrower, 2002; Mazzitelli Masticchio, 2017).

Dentro de este vasto campo de estudios se inscriben trabajos que abordan la reflexión de la cartografía en clave epistémica desde una franca ruptura con las concepciones naturalizantes, propias de la geografía tradicional, que asumen al mapa como instrumento mimético respecto de la realidad representada (Quintero, 1999; Hollman y Lois, 2013; Mazzitelli Masticchio, 2017). Lejos de las miradas naturalizantes y esencialistas del pensamiento geográfico tradicional —que, no obstante, mantienen plena vigencia en el sentido geográfico común más instalado—, el mapa puede ser entendido, en tanto *artefacto simbólico*, como vehículo de determinaciones políticas y culturales más amplias (Quintero, 1999).

El presente artículo se organiza de la siguiente manera. En un primer apartado, se analiza el contenido de las críticas al mapa bicontinental vertidas en las notas de opinión seleccionadas, recuperando su contenido



a la letra. A continuación, se analizan dichas críticas con base en una reflexión epistemológica acerca del estatuto teórico de la cartografía en tanto artefacto simbólico a partir de las categorías de la geografía contemporánea. Asimismo, se interpela la noción de *nacionalismo territorial* que oficia de premisa de las opiniones refractarias hacia el mapa bicontinental en las notas referidas. Por último, a modo de conclusiones, se comparten algunas reflexiones en torno al vínculo entre cartografía y la llamada *desmalvinización* (Cardoso, 2013; Cangiano, 2019).

Las críticas al mapa bicontinental

Las críticas vertidas al mapa bicontinental en las notas de opinión publicadas en los principales periódicos a partir de la sanción de la Ley 26651 giran en torno a dos dimensiones. Por un lado, a cuestiones de índole técnico-cartográfico, centradas en los conceptos de escala y proyección adoptados en la confección del nuevo mapa; por otro, a la *equivoca* o *engañosa* implantación de símbolos cartográficos sobre espacios (Malvinas y Antártida) donde la Argentina no ejerce soberanía efectiva. En la nota de opinión publicada en *La Capital* (Cicalese, 2015) se refiere lo siguiente:

La historia de la cartografía ha sofisticado sus técnicas al punto tal que un mapa puede ser pensado como un dispositivo racional de orden matemático y geométrico. Sus pautas son muy específicas y unívocas de cómo se debe interpretar cada signo, color o trazo estampado [...]. El mapa así tal cual está no suma conocimiento ni una ampliación de la conciencia, no hay correspondencia entre el dibujo y la realidad (el terreno) (s. p.).

A continuación, se agrega en el mismo artículo:

No es correcto utilizar el mismo diseño gráfico, colores y signos para las provincias argentinas, el Sector Antártico y las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur; sobre las provincias se ejerce soberanía en los otros dos territorios no, a pesar de que se les adjunte la sigla ARG [...] se podría estampar una leyenda que no sea simplemente parásita de la figura y que indique “cómo leer” esas indefiniciones soberanas (Cicalese, 2015, s. p.).



En la misma línea, en otra de las notas de opinión (Reboratti, 2010) se destacan problemas prácticos en la incorporación del sector antártico argentino en una misma escala cartográfica que el resto del territorio argentino —a diferencia del mapa tradicional donde el sector antártico argentino aparecía en un recuadro en la parte inferior derecha a una escala mayor (es decir, con menor grado de detalle)—. Se asume que esa decisión se enmarca en un horizonte de sentido que indica un “país virtual antes que real” debido al estatus diferenciado de la Antártida, regida por el Tratado Antártico, donde no se ejerce soberanía plena. Su incorporación, según el autor, se encuentra motivada por “devaneos geopolíticos” propios de un “nacionalismo enfermizo” que con “machacona insistencia formaron una suerte de ‘sentido común territorial’”. Y agrega, “[con el mapa bicontinental] los pobres alumnos del colegio se van a tener que enfrentar ahora con un mapa donde la provincia de Tucumán es sólo una pequeña mancha, mientras miran con curiosidad una enorme extensión vacía” [en referencia a la Antártida y el Atlántico sur]” (Reboratti, 2010, s. p.).

En otra de las notas (Lois, 2013), publicada como la anterior en el diario *Clarín*, se expresa que la incorporación de la Antártida en el mapa a una misma escala que el resto del territorio nacional se vincula con la apuesta al “fervor nacionalista” que apela, a fuerza de repetición, a “naturalizar en el sentido común el supuesto derecho argentino sobre esos territorios”. Allí se ubica el problema, no en el mapa en sí mismo, sino en los “usos que se hacen de él y en los discursos que se montan sobre él”, y en que el nuevo mapa “adula el ego nacionalista” (Lois, 2013, s. p.).

Asimismo, en un artículo periodístico, que incluye un reportaje a una especialista del CONICET, se afirma:

Los únicos que están contentos con el Mapa Bicontinental son los de Tierra del Fuego y Santa Cruz, ¡porque en él se ven en el medio de la Argentina! Y la Antártida a esa escala hace que provincias como Tucumán o Salta queden como muy perdidas (Mosso, 2015, s. p.).

Por su parte, en una columna de opinión publicada en el diario *Perfil*, su autora, doctora en Historia, expresa:

La reiteración de una ideología que asocia la identidad nacional con el territorio, un territorio que se reivindica como eternamente propio y siempre sujeto a amenazas exteriores. ¿Cómo no recordar, en este



caso, la imagen tantas veces difundida en la época de la dictadura: un mapa que incluía anacrónicamente como “argentinos” todos los espacios que alguna vez habían formado parte del español Virreinato del Río de la Plata (y que integraron luego diversas naciones), para denunciar cómo el país había “perdido” territorios? (Sabato, 2011, s. p.).

Siguiendo la misma narrativa, en la nota antes referida publicada en *La Capital*, el autor se pregunta, aunque matizando un poco las definiciones tajantes anteriores, si el nuevo mapa intenta resucitar un “nacionalismo territorial enfermizo”:

No parece ser el caso, las disertaciones y las prácticas de corte nacionalista del gobierno [de Cristina F. de Kirchner] están en las antípodas. Sus fuentes se pueden rastrear en distintos saberes, doctrinas y experiencias: el populismo, la izquierda latinoamericana, la crítica cultural poscolonialista, la resolución pacífica de las controversias y un neorevisionismo histórico; que si bien a veces resuena lineal y maniqueo está distante del origen y condiciones de desenvolvimiento del nacionalismo territorial. Aunque afirma que el mapa en sí mismo es portador de berretines y empeños de los geógrafos nacionalistas de aquellos tiempos⁴ (Cicalese, 2015, s. p.).

Un común denominador de las notas de opinión y demás artículos seleccionados lo constituye la premisa que atribuye al mapa bicontinental un carácter nacionalista retrógrado, cuya razón de ser consistiría, de acuerdo con esta mirada, en una suerte de insaciable voracidad por la ampliación de territorios asumidos como fetiches por parte de aquella tradición intelectual. Un supuesto ideológico desde el cual se inviste a la nueva cartografía como “didácticamente inútil y para peor, mentirosa”, ya que “oficializa un mapa que es básicamente un engaño: el de la posesión de un territorio de soberanía inexistente” (Reboratti, 2010, s. p.).

Las críticas esbozadas al mapa bicontinental en las notas de opinión, tanto en términos técnicos (no refleja lo real) como ideológicos (rémora del nacionalismo territorial enfermizo), habilitan, por un lado, la apertura del campo problemático centrado en el estatuto epistemológico de la cartografía, dispositivo por excelencia en la re-presentación de los espacios geográficos; y, por otro, la reflexión crítica acerca de la categoría de nacionalismo territorial que oficia como premisa de las críticas antedichas.



Mapas como textos: ruptura de la mimesis cartográfica

La cuestión invita a dirigir previamente la reflexión hacia aquello a representar a través del dispositivo cartográfico, el espacio geográfico y sus modos de concebirlo. Desde hace ya varias décadas, el espacio geográfico dejó de ser entendido al modo de la geografía tradicional, como un mero receptáculo físico donde apenas se montan procesos políticos, económicos o culturales definidos en otras esferas. Los espacios geográficos no solo son plausibles de ser apropiados materialmente, sino también *simbólicamente*, al estimular ideas y valores (Haesbaert, 2004), e *identitariamente*, al formar parte de nuestra estructura de sentimientos y sentidos de pertenencia (Giménez, 1999; Hiernaux, 2010). El conjunto vívido de representaciones, identificaciones y afectos (o repulsas) que los lugares nos inspiran y provocan van configurando —también— los territorios, en la medida que condicionan, obturan o promueven determinadas acciones u omisiones a partir y a través de ellos. Los espacios —dadas ciertas condiciones históricas contingentes— pueden devenir *en sí mismos* agencia política e identitaria (Haesbaert et al., 2011).

Asimismo, las determinaciones de poder no dejan de incidir en la configuración y estructuración de los espacios geográficos. En este sentido, los lugares y territorios pueden concebirse —al mismo tiempo— como *locus* de disputas de poder entre grupos sociales concretos que operan a diversas escalas. El territorio realmente existente —más allá de su definición jurídico-normativa— constituye la instancia resultante o expresión de las relaciones conflictivas mediadas por estructuras espaciales, las cuales participan activamente tanto en los intentos por mantener el *statu quo* geográfico como en los intentos por su transformación (Soja, 1996). En definitiva, los espacios geográficos son —o pueden devenir en— espacios existenciales (Nogué Font y Rufi, 2001). Malvinas constituye un ejemplo elocuente, en cuanto símbolo que condensa una comunidad moral nacional (Guber, 2022).

Malvinas, por caso, no solo hace referencia a la superficie de las islas y sus mares circundantes, sino que, a su vez, interpela las propias *capas tectónicas de nuestro fuero íntimo* como comunidad nacional, en la medida que Malvinas representa uno de los núcleos más potentes de la



cultura popular argentina (Cardoso, 2013). Remite a sentidos de pertenencia que gravitan y cristalizan de manera directa o indirecta en la espacialidad. Y esos valores y sentidos no son un mero anexo o agregado superestructural, sino que también constituyen ontológicamente el espacio, no reducido a la crasa *fisicidad* de las islas, al estimular, promover u obturar distintas acciones u omisiones en los modos de intervenir en el real -geográfico. En tanto símbolo, Malvinas desborda todo territorio que, sin embargo, “no puede inteligirse sino a través de él” (Besse y Escolar, 2002, s. p.). Poco importa la distancia medida en kilómetros respecto de las islas, sino *cuánto tienen que ver conmigo*, o lo que sería lo mismo, *cómo hacemos para llegar allá*, implícito en la consigna *Malvinas Volveremos* (Dufour et al., 2017).

Desde este horizonte teórico abierto por la geografía contemporánea en su giro político y cultural, decididamente inserta en el campo de las ciencias humanas y sociales, se impone una reflexión concomitante respecto a la cartografía, en cuanto esta constituye una ciencia auxiliar por excelencia de la disciplina geográfica.

Apre(he)nder el espacio tal cual es mediante el dispositivo cartográfico comporta un imposible. Siempre se ejerce una mediación intelectual y/o afectiva al impregnarle sentido a esa *fisicidad* geolocalizada. Es el sentido investido lo que constituye ontológicamente el espacio geográfico y la cartografía es una herramienta por excelencia de esa intervención a través de una razón instrumental. (Re)presentar —hacer presente aquí y ahora— aquello que está lejos y que por alguna razón se desea o necesita. Hacer que algo de *allá* esté *acá*. La geografía (concreta, deseada y representada) también tiene que ver con mover cosas, tangibles e intangibles a la vez, a despecho de la concepción estática e inmóvil del espacio, propia de la geografía tradicional. Los espacios pueden concebirse como lugares donde se fija el movimiento (Escolar, 1992), tanto de elementos materiales como ideacionales.

La cartografía aparece entonces como un instrumento por excelencia de representación por su indudable utilidad práctica para tornar visibles geografías lejanas (Quintero, 1999). En los mapas, los lugares encuentran su escritura, entonces, pueden ser vistos como poderosos factores de estructuración de geografías particulares (Quintero, 1999). La confección



de un mapa ofrece una modalidad de visualización que intenta ordenar la inmensidad del mundo en función de determinadas miradas, presunciones, visiones, intereses o necesidades de los sujetos productores de los mapas; es decir, por parte de sujetos históricamente situados con capacidad efectiva para investir, signar o marcar los espacios en cuestión (Dufour, 2021).

La elocuencia del mapa conlleva el efecto, en el plano de los imaginarios geográficos, de que la forma de percibir —y prescribir— los territorios “emana del suelo”, en una supuesta correspondencia mimética entre mundo material y universo simbólico representado (Quintero, 1999). Sin embargo, las representaciones y los imaginarios territoriales que operan por detrás y a través de los mapas no son inocuos en la medida que promueven u orientan distintos modos de intervenir en los espacios, paisajes y lugares, por acción u omisión. Todo representar es una apropiación simbólica en busca de su referente empírico que pulsa por generar efectos reales.

Los dispositivos cartográficos son, en definitiva, un artefacto simbólico, vehículo de determinaciones culturales y políticas más amplias que conlleva un poder: el de configurar y dar existencia visible al mundo deseado y representado (Quintero, 1999). De esta manera, podemos pensar, junto a Silvina Quintero (1999), a los mapas como textos o bien como el teatro en donde el autor proyecta realizar un sueño, como reza la cita que encabeza este trabajo. En la dimensión simbólica constitutiva del estatuto epistémico de toda cartografía, la función connotativa se impone a la función denotativa.

En cuanto poder simbólico, posee la capacidad de eufemización respecto de otros poderes, debido a su carácter de poder subordinado a la estructura de relaciones de fuerzas, ya no simbólicas, sino estrictamente reales (Bourdieu, 1999). Lo simbólico elabora narrativas de sentido plausibles de organizar, estimular u obturar las acciones y prácticas de los actores en el campo de fuerzas en pugna.

La representación cartográfica oficial de un país, por tanto, no es neutra ni aséptica, ni tampoco se encuentra circunscrita al campo técnico, sino que involucra, moviliza y condensa pasiones, sentimientos, identificaciones, cosmovisiones culturales y proyectos de poder que se expresan a través



de las imágenes en apariencia inocuas que, a su vez, participan activamente del entramado político y cultural desde el cual surgen. Tal como da cuenta el impulso reactivo de la geografía académica luego de la sanción de la Ley 26651, que encontró su vehículo de expresión y circulación en los principales periódicos de tirada nacional.

La imagen de la Argentina elaborada por el organismo cartográfico oficial deviene, a escala nacional, en mapa-logotipo (Nadal y Urteaga, 1990) en el cual la función simbólico-identitaria se impone a otros usos posibles. Asimismo, cumple la función ineludible, a escala mundial, en tanto *instrumento vivo* de la política exterior del Estado, de informar al resto del sistema internacional dónde empieza y dónde termina el territorio nacional conforme a su marco normativo y a las disposiciones del derecho internacional. Usos y funciones constitutivas del mapa bicontinental que lo invisten de una criticidad latente y un valor estratégico *en sí mismo* —y de manera creciente— en función del contexto de disputa territorial efectiva, en curso en Malvinas, Antártida, islas del Atlántico Sur y los espacios marítimos circundantes.

Mapa, identidad y poder: apuntes sobre el nacionalismo territorial

Respecto del posicionamiento contrario en términos político-ideológicos en las notas publicadas, resulta pertinente problematizar la categoría de *nacionalismo territorial* que, a juicio del presente análisis, oficia de obstáculo epistémico al prescribir con carácter unívoco que el mapa bicontinental en sí mismo se inscribe dentro de una matriz política autoritaria. Esta aseveración llevada al extremo, tal como la fuerte adjetivación negativa plasmada en las notas referidas parece sugerir, anula o invalida —cuando no clausura— toda posible reflexión posterior. Los argumentos dan cuenta de una urgencia por apartarse de una tradición geográfica que sería expresión, dentro del campo de la disciplina, de un “nacionalismo retrógrado” (Reboratti, 1983; Cicalese, 2014)⁵.

Esta mirada monocausal, que entiende el surgimiento del mapa bicontinental únicamente como rémora de una tradición de raíz autoritaria, deja fuera del análisis, por un lado, el propio estatuto ontológico del Estado-nación, incluido el papel que juega al interior de su seno la definición del territorio y sus representaciones cartográficas oficiales. Y, por otro, el



entramado de relaciones asimétricas de poder a escala mundial en el cual el Estado nacional surge y se desarrolla.

Desde la perspectiva aquí propuesta, es posible resaltar que por detrás —y a través— de la “forma Estado”, con todo su conglomerado burocrático y jurídico-administrativo, lo que opera es la cristalización de un orden político, vale decir, proyecciones de poder “triumfantes” encarnadas en sujetos históricos específicos, frente a proyectos alternativos de ordenamiento de las relaciones políticas, económicas y sociales, “perdedores” dentro de un territorio históricamente situado. De esta manera, el estado territorial en la Argentina es resultante de un proceso de disputas sociohistóricas que emerge como espacio de condensación de la conflictividad social (Ansaldi y Giordano, 2012). Y esas disputas durante el siglo XIX no son otras que aquellas generadas por la cristalización de un orden capitalista periférico concomitante con el surgimiento del imperialismo británico. Contexto internacional que consolidó en América Latina en general y en la Argentina en particular regímenes solo formalmente democráticos, de cuño oligárquico en cuanto forma de dominación político-social propia del modelo agro-minero-exportador (Ansaldi y Giordano, 2012).

En este marco, resulta pertinente historizar sintéticamente el llamado nacionalismo territorial surgido en la Argentina. El mismo no encuentra su origen en la tradición política y cultural del nacionalismo *stricto sensu*, de fuerte gravitación en las escena política, cultural e intelectual de las décadas del veinte y del treinta del siglo XX (en sus diversas vertientes), sino en el *reformismo liberal* triunfante en las guerras civiles argentinas, luego de las batallas de Caseros y Pavón, a mediados del siglo XIX. A partir de 1861, con el triunfo de Pavón, el proyecto centralista comandado políticamente por Bartolomé Mitre —expresión política de la oligarquía terrateniente y mercantil con epicentro en la ciudad y en la provincia de Buenos Aires— intentó conducir los destinos del país, subordinando a las provincias conforme a los intereses portuarios⁶. En este periodo se asientan los pilares del modelo agroexportador y el régimen oligárquico en la Argentina, cuya gestación histórica no puede escindirse de la estrecha relación con el comercio inglés y el predominio del poder británico a escala mundial. Proceso histórico de construcción del Estado argentino moderno que terminaría de consolidarse en el periodo del roquismo y la generación del 80, que logró poner fin a 70 años de guerras civiles a partir del



establecimiento de una autoridad nacional indiscutida (doblegando militarmente los intereses exclusivistas del liberalismo porteño) a través de la federalización de la ciudad de Buenos Aires, de la definición de los límites territoriales y de la incorporación plena de la Patagonia al territorio nacional (espacio históricamente en disputa considerado *terra nullius* por parte de las potencias europeas), junto a la pionera presencia en el continente antártico en 1904 por medio del observatorio meteorológico en la isla Laurie, en las Orcadas del Sur⁷.

Pensar el problema (epistemológico-político-identitario) de la formación de unidades políticas dotadas de legitimidad bajo la forma Estado, supone problematizar la categoría espacial involucrada en ese proceso. La definición de la cuestión territorial es condición de realización del propio Estado-nación moderno. Si se piensa en el pasaje de la aldea al feudo, luego a la ciudad-Estado, al Estado absolutista y al Estado-nación moderno —surgido en el momento en que, según Jean Gottmann (1973), “la patria deja de ser el cielo y la fidelidad al señor” (p. 66)— o bien en los ensamblajes regionales, es posible vislumbrar que a cada unidad política le corresponde una cierta formación territorial, la cual no refiere —únicamente— al alcance geográfico en términos de tamaño y superficie del *imperium*, sino a una instancia ontológica o lugar constituyente del sujeto.

En algún sentido, el nudo dilemático de carácter identitario, que subyace en el mapa bicontinental y que interpela tácitamente los imaginarios geográficos nacionales y sentidos de pertenencia territorial de los usuarios argentinos resultantes de los desenlaces políticos de fines del siglo XIX, se cristaliza en los siguientes interrogantes: ¿somos una nación marítima y antártica? ¿O un país agrícola-ganadero? ¿La “pampa azul” forma parte cabal de la Argentina tanto como la “pampa húmeda”? ¿Queremos o no ser una nación marítima y antártica?, ¿y qué implicaría esto en términos de política de Estado y de destino como país? ¿Tiene sentido (o no) cambiar lo que “siempre fuimos” como nación argentina? Es decir, ese *lejano sur* puesto en foco por el mapa bicontinental, ¿es parte legítima de la comunidad nacional? ¿O, por el contrario, simboliza un mero anexo o excrecencia, en una relación de distanciamiento (no solo geográfico sino afectivo y existencial) respecto de la formación territorial argentina forjada a finales del siglo XIX con epicentro en Buenos Aires y la región pampeana? ¿Cuáles imágenes cartográficas pueden coadyuvar a promover uno u otro



sentido de pertenencia?

A diferencia de Europa, el pasaje del Estado colonial al Estado territorial moderno requirió de la creación, por parte de las elites políticas e ilustradas, de una entidad política-cultural-territorial al momento inexistente, la *nación*. Como destacan Waldo Ansaldi y Verónica Giordano (2012) las provincias tenían existencia previa a la nación, la cual se superpuso a las realidades territoriales. Con anterioridad a las guerras independentistas no existía una identificación nacional argentina como tal, sino, al menos, un doble sentido de pertenencia bajo dos lógicas territoriales amalgamadas. Por un lado, aquel producto del apego al terruño, de lugares vitales más próximos, las provincias —base del federalismo argentino— y, por otro, una identificación omniabarcante y políticamente ligante a escala continental, la patria americana, tal como rezan las cartas y proclamas independentistas y de buena parte de la tradición federal argentina.

La gestación y consolidación del Estado argentino moderno se inscribe en el proceso de estatalización de las unidades políticas a escala internacional, conforme al despliegue del capitalismo mundial y la emergencia del imperialismo británico. En este marco, el territorio y la identidad nacional consecuente devienen, en sí mismos, atributos de estatidad (J. P. Netl en Oszlak, 1997) inherentes a la propia constitución del Estado-nación moderno. Estos prerequisites instituyentes de la forma Estado operan en la misma jerarquía política y epistémica que el resto de los atributos de estatidad, a saber: externalización del poder, institucionalización de la autoridad y diferenciación del control (J. P. Netl en Oszlak, 1997). De esta manera, la identidad nacional —entendida como sentidos de pertenencia territorial fundados en intereses colectivos— no constituye un mero anexo superestructural respecto del resto de los atributos *duros*, sino que emerge de la misma manera como condición de existencia del propio Estado-nación, en tanto garante ontológico de “última instancia” de su reproducción histórica. De igual modo, la representación cartográfica del territorio nacional no constituye un simple epifenómeno restringido a lo técnico, sino que participa activamente en cuanto una herramienta heurística en la (re)creación, consolidación e incesante (es decir, histórica) reapropiación de la identidad nacional por parte de las mayorías ciudadanas, según coordenadas histórico-espaciales específicas.



Figura 2. Nuevo mapa de la República Argentina de la Oficina cartográfica de Pablo Ludwig (1914). Wikipedia



Esta imagen cartográfica de la Argentina en 1914 [Figura 2] es resultante del proceso de formación territorial y de la consolidación del Estado argentino moderno a inicios del siglo XX, conforme al proyecto de país oligárquico triunfante luego de 70 años de guerras civiles. Plasma y condensa imaginarios nacionales acerca de *qué es la Argentina* —y, por tanto, acerca de *quiénes somos los argentinos*— que configuran un determinado sentido de nacionalidad estrechamente vinculado al modelo agroexportador (“la Argentina granero del mundo”) y a la excepcionalidad argentina respecto del resto del continente (“el país más europeo de América”). Por supuesto, lo dicho no emana de manera explícita o directa de la imagen cartográfica en sí, sino que la misma participa activamente de un entramado discursivo y político de mayor alcance coadyuvando a su entronización. Una imagen-logotipo de la Argentina cuyo centro se encuentra en la provincia de Buenos Aires y la región pampeana, en la que la Patagonia aparece como una península o “anexo”, vacío y despoblado, que se despliega hacia “el fin del mundo” y el Atlántico Sur —incluidas las islas Malvinas usurpadas por el Reino Unido— no representa un área de interés particular en cotejo con la centralidad de la pampa. La presencia argentina en la Antártida no está siquiera representada. El mapa de la Argentina así concebido, en tanto desenlace y expresión imagética del proceso histórico conflictivo, ofrece la posibilidad de visualizar el “soporte real” del proyecto de país oligárquico. El proyecto de poder estrechamente



vinculado a la órbita de poder británico queda —a través de una imagen cartográfica en apariencia inocente— naturalizado. Se trata de un imaginario nacional fuertemente internalizado hasta la actualidad, que precisamente el mapa bicontinental viene a transgredir.

Ahora bien, la identidad nacional de base territorial no se establece de una vez y para siempre conforme a un determinado orden de poder cristalizado. Por el contrario, deviene en sí misma un *locus* de disputas simbólicas y reales en función de los proyectos de país en pugna, de la densidad histórica y geocultural de los territorios involucrados y de las estrategias de intervención desplegadas por los sujetos políticos intervinientes. Entre aquellos que bregan por el mantenimiento del *statu quo* geográfico (en el caso de los espacios en cuestión, visibilizados por el mapa bicontinental, la usurpación británica del Atlántico Sur y su proyección antártica en curso) y aquellos que buscan su transformación (la recuperación de la soberanía territorial argentina).

En este sentido, la reflexión acerca de la consolidación, continuidad y proyección del Estado nacional argentino no puede escindirse del entramado de relaciones de fuerza que opera dentro del sistema internacional del cual forma parte. Precisamente, las críticas esbozadas en las notas de opinión excluyen del análisis las determinaciones de poder realmente existentes provenientes del orden mundial, que se expresan de manera multidimensional y multiescalar a partir de múltiples estrategias de intervención en los espacios críticos desde el punto de vista geoestratégico.

Los postulados contrarios al mapa bicontinental eluden aquello que la nueva cartografía coloca en un primer plano de visibilización y que, en buena medida, explica el conjunto de decisiones políticas, metodológicas e instrumentales adoptadas para su realización. Esto es, el conflicto real con Gran Bretaña por la usurpación del Atlántico Sur y su pretensión antártica, que se superpone en su totalidad al sector antártico argentino y, parcialmente, al territorio antártico chileno; en el marco del inminente escenario pos Tratado Antártico y del, todavía irresuelto y en pleno curso, conflicto de soberanía por el Atlántico Sur. El solo surgimiento de un nuevo mapa oficial argentino implica su participación en las mismas condiciones de realización que lo posibilitaron.



Reflexiones finales: cartografía y desmalvinización

En el marco de la perspectiva crítica desarrollada sobre los postulados contrarios al mapa bicontinental plasmados en las notas de opinión publicadas por importantes periódicos nacionales, se desprenden algunas conclusiones.

El conjunto de aseveraciones técnicas vertidas en las notas de opinión ratifican —paradójicamente— las mismas premisas que los autores pretenden problematizar y de las que pretenden apartarse drásticamente, ancladas en la llamada geografía tradicional. El reclamo de *realidad* al mapa bicontinental no se encuentra en sintonía con el propio estatuto epistemológico del dispositivo cartográfico, inescindible del conjunto de decisiones políticas, teóricas e instrumentales llevadas a cabo por el IGN en el diseño de la nueva cartografía oficial.

Por otra parte, el horizonte de sentido propuesto por las notas de opinión restringe el análisis a la coyuntura política doméstica y a la crítica de tradiciones intelectuales locales, sin dirigir la mirada hacia los procesos y realidades geopolíticas más amplias ni hacia la función simbólica y estratégica que adquiere el mapa bicontinental al interior de ese entramado de fuerzas. Precisamente, las críticas tienden a elidir el problema nodal de la soberanía territorial y la actual disputa con el Reino Unido de Gran Bretaña —el más importante conflicto internacional de la República Argentina— que constituye el principal factor estructurante del vasto espacio conformado por las Malvinas, el Atlántico Sur, la Antártida y la Patagonia continental que el mapa bicontinental visibiliza.

Se trata de una cuestión latente y en creciente conflictividad ante la cual el Estado argentino, bajo cualquier escenario de coyuntura que se trate e independientemente del signo ideológico de los gobiernos de turno, deberá lidiar y definir políticas en todas las áreas estratégicas involucradas —incluida su política cartográfica— conforme a lo establecido por la Disposición Transitoria Primera de la Constitución nacional.

Las notas de opinión le reclaman al mapa bicontinental que dé cuenta del *statu quo* geográfico *real* antes que *virtual*, al tiempo que —paradójicamente— las determinaciones de poder británico realmente existentes o *real-geográfico* —a partir de las cuales la emergencia de la nueva cartografía se inserta y cobra sentido— aparecen, de algún modo,



diluidas o naturalizadas, o bien, restringidas a un problema de formas de implantación de simbología cartográfica. ¿Existirá también, por parte de la estrategia de red despliegue de poder británico conocida como *Global Britain*, inserta en el dispositivo de seguridad de la OTAN, un *nacionalismo territorial retrógrado y enfermizo* de, en este caso, alcance mundial?

El mapa bicontinental participa activamente, en cuanto herramienta heurística, dentro del áspero campo de disputas por el sentido de los acontecimientos de la guerra de 1982 marcado por la llamada *desmalvinización*, entendida como el proceso de desactivación de pensamientos, sentimientos y acciones en torno a la recuperación de la soberanía territorial en las Malvinas y el Atlántico Sur (Cardoso, 2013). Este discurso ha predominado en el largo periodo de posguerra en los principales ámbitos de producción simbólica, incluidos los ámbitos académicos y principales medios de información —no así en la cultura popular— y solo recientemente comienza a interpelarse y complejizarse. Un proceso de desmalvinización que implica, como requisito de método, la *deshistorización* (Cangiano, 2019) del conflicto bélico de 1982, al situarlo únicamente en la coyuntura política argentina del momento, sin indagar sus raíces históricas que se remontan al siglo XVIII o incluso antes. Así como también la *desterritorialización* del conflicto en la Antártida y el Atlántico Sur, la cual refiere no únicamente a la superficie real involucrada en el conflicto (mucho más que “dos islas” o 12.000 km² correspondientes, aproximadamente, a sus dos archipiélagos principales), sino también a la *geograficidad* (Porto Gonçalves, 2002) que el mapa bicontinental “pone en escena”. Entendida esta como la condensación del conflicto entre estrategias y proyectos de poder antagónicos que operan a diferentes escalas (nacional, regional, mundial) y de manera multidimensional (diplomática, militar, económica, educativa, cultural) a partir y a través de los espacios geográficos bajo disputa.

Por último, el mapa bicontinental permite explorar las determinaciones del real-geográfico involucradas en Malvinas, Antártida y Atlántico Sur, que comprenden la explotación de recursos estratégicos en los espacios usurpados, la necesidad de aumentar la presencia argentina y la identificación territorial en sus espacios marítimos y antárticos, así como el reclamo de soberanía argentina en la Antártida de cara al inminente escenario pos Tratado, hacia la década del cuarenta del presente siglo, ya

que nada garantiza, conforme al actual proceso de reconfiguración del orden mundial signado por su creciente conflictividad, que las condiciones originales que posibilitaron la firma del Tratado Antártico sean ratificadas en el 2041.



Figura 3. Mapa bicontinental
de Nicolás Boschi (2020)
Colectivo artístico América en Colores
(<https://www.americaencolores.com.ar/>)



REFERENCIAS

- Ahumada Rioja, M. (10 de febrero de 2015). Un nuevo mapa del país: discutido y sin eco en las aulas. *La Nación*.
- Alberdi, J. B. [1879] (2007). *Grandes y pequeños hombres del Plata*. Punto de Encuentro.
- Anderson, B. (2000). El censo, el mapa y el museo. En *Comunidades Imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo* (pp. 228-249). FCE.
- Ansaldi, W. y Giordano, V. (2012). Presupuestos teórico-metodológicos para el análisis socio-histórico del proceso de formación de los estados latinoamericanos. *Estudios del ISHiR*, 2(4), 42-81. <https://doi.org/10.35305/eishir.v2i4.195>
- Besse, J. y Escolar, C. (2002). Editorial. *Litorales N° 0. Revista de Geografía y Ciencias Sociales*, 1(0).
- Bourdieu, P. (1999). Sobre el poder simbólico. En *Intelectuales, política y poder* (pp. 43-68). Eudeba.
- Caillet-Bois, T. (1929). *Ensayo de Historia naval argentina*. <https://repositorio.anh.org.ar/handle/anh/726>
- Cangiano, F. (2019). *Malvinas. La cultura de la derrota y sus mitos*. Editorial Dunken.
- Cardoso, J. (2013). La posguerra como campo de batalla. En *Primer congreso latinoamericano. Malvinas, una causa de la patria grande* (pp. 198-214). EdUNLa.
- Cicalese, G. (2009). Geografía, guerra y nacionalismo. La Sociedad Argentina de Estudios Geográficos (GAEA) en las encrucijadas patrióticas del gobierno militar, 1976-1983. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 13(308). <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/issue/view/50>
- Cicalese, G. (2014). Islas Malvinas: la educación escolar, el nacionalismo territorial y los celos. *Enlace Universitario*, 8(18), 13-15.



- Cicalese, G. (11 de octubre de 2015). El mapa bicontinental argentino: la venganza póstuma del geógrafo nacionalista Raúl Rey Balmaceda. *La Capital*.
- Cimbaro, S. R. (2014). Una nueva visión de la cartografía desde el Instituto Geográfico Nacional. En *Ministerio de Defensa, Cartografías del poder, geopolítica del conocimiento* (pp. 15-23).
- Dufour, E., Trejo, C. y Vassallo, S. (2017). La gráfica del pueblo. Memoria de la Causa Malvinas en el paisaje urbano [Informe de investigación]. Observatorio Malvinas (UNLa).
- Dufour, E. (2021). Geografía, Cultura y Poder. En M. Vázquez (Comp.), *Descolonizando saberes: geopolíticos, geográficos y cartográficos* (pp. 287-347). UNDAV Ediciones, CFI, Consejo de Educación Provincia de Santa Cruz. <https://ediciones.undav.edu.ar/?product=descolonizando-saberes-geopoliticos-geograficos-y-cartograficos>
- Escolar, M. (1992). *Los lugares donde se fijó el movimiento: diferenciación e identificación geográfica* [Tesis de doctorado]. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Giménez, G. (1999). Territorio, cultura e identidades. La región socio-cultural. *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, 5(9), 25-57.
- Gottmann, J. (1973). *The Significance of Territory*. The University Press of Virginia.
- Guber, R. (30 de marzo de 2022). *Conferencia Inaugural del Congreso "Voces de Malvinas 40 años después" (UNLa)* [Archivo de video]. <https://www.youtube.com/watch?v=un3NodeE-3w>
- Haesbaert, R. (2004). *O mito da Desterritorialização. Do "fim dos territórios" à multiterritorialidade*. Bertrand Brasil.
- Haesbaert, R., Zusman, P., Castro, H. y Adamo, S. (Eds.). (2011). *Geografías Culturales. Aproximaciones, intersecciones y desafíos*. Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras (UBA).
- Hiernaux, D. (2010). La geografía hoy. Giros, fragmentos y nueva unidad. En A. Lindón y D. Hiernaux (Dirs.), *Los giros de la geografía humana. Desafíos y horizontes* (pp. 43-62). Anthropos.



Hollman, V. y Lois, C. (Coords.). (2013). *Geografía y cultura visual. Los usos de las imágenes en las reflexiones sobre el espacio*. Prohistoria Ediciones.

Iut, V. (2005). *La formación del campo profesional de geógrafos en la Argentina 1947-1975* [Tesis de licenciatura]. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

Lois, C. (12 de noviembre de 2013). Un mapa no alcanza para cambiar nuestra realidad. *Clarín*.

Los "nuevos" mapas de la Argentina son resistidos en las aulas. (10 de febrero de 2015). *Infobae*.

Mazzitelli Masticchio, M. (2017). Imaginar, medir, representar y reproducir el territorio. Una historia de las prácticas y las políticas cartográficas del Estado Argentino (1904-1941). *Cuadernos de Territorio*, (17). <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/12673>

Mosso, C. (16 de febrero de 2015). La argentina, sus mapas y el territorio. *La voz*.

Nadal, F. y Urteaga, L. (1990). Cartografía y Estado. Los mapas topográficos nacionales y la estadística territorial en el siglo XIX. *Geocrítica*, 15(88).

Nogué Font, J. y Ruffi, V. (2001). *Geopolítica, identidad y globalización*. Ariel.

Oszlak, O. (1997). *La formación del Estado argentino*. Editorial Planeta.

Porto-Gonçalves, C. W. (2002). Da Geografia às geo-grafias: um mundo em busca de novas territorialidades. En A. E. Ceceña y E. Sader (Comps.), *La guerra infinita. Hegemonía y terror mundial* (pp. 217-256). CLACSO.

Quintero, S. (1999). Pensar los mapas. Notas para la discusión de los usos de la cartografía en la investigación social. En C. Escolar (Comp.), *Topografías de la investigación. Métodos, espacios y prácticas profesionales* (pp. 187-217). Eudeba.

Reboratti, C. (1983). El encanto de la oscuridad: notas acerca de la geopolítica en la Argentina. *Desarrollo Económico*, 23(89), pp. 137-144. <https://doi.org/10.2307/3466451>



Reboratti, C. (30 de noviembre de 2010). La ideología carga sobre la cartografía. *Clarín*.

Sabato, H. (8 de enero de 2011). Soberanía nacional en clave militar. *Perfil*.

Soja, E. (1996). *Thirdspace; journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Blackwell Publishers.

Souto, P. (1996). Geografía y universidad. Institucionalización académica y legitimación científica del discurso territorial en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. *Cuadernos de Territorio*, (8). <http://geografia.institutos.filo.uba.ar/publicacion/cuaderno-de-territorio-n%C2%BA-8>

Thrower, N. J. W. (2002). *Mapas y civilización. Historia de la cartografía en su contexto cultural y social*. Ediciones del Serbal.

NOTAS

1. Ver Ahumada Rioja, M. (2015) y “Los ‘nuevos’ mapas...” (2015).

2. Conforme a lo establecido en la Ley Nacional de Educación del año 2006 en su Artículo 92: “Formarán parte de los contenidos curriculares comunes a todas las jurisdicciones: [...] b) La causa de la recuperación de nuestras Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, de acuerdo con lo prescripto en la Disposición Transitoria Primera de la Constitución Nacional”.

3. Ver conclusiones y propuestas del *1er Congreso Nacional por Malvinas y la Soberanía en el Atlántico Sur*, desarrollado en la ciudad de Bariloche los días 3 y 4 de noviembre del 2022. Disponible en <https://www.adnrionegro.com.ar/2022/11/congreso-por-malvinas-documento-final/>

4. El autor se refiere al geógrafo Raúl Rey Balmaceda, ligado al pensamiento geográfico tradicional. Hasta finales de los ochenta su obra tuvo una fuerte gravitación en los textos escolares, de educación superior y en colecciones de geografía popular.

5. La carrera de Geografía en la UBA, en el marco de la recuperación democrática en 1983, tuvo un destacado papel en la renovación teórica y metodológica de la disciplina geográfica, al incorporar principalmente los desarrollos de las escuelas geográficas francesa, brasileña y británica, y promover el diálogo con otras disciplinas sociales. En términos teóricos e institucionales, los intentos de apertura y democratización enfrentaron resistencias por parte del pensamiento geográfico tradicional nucleado en instituciones como GAEA (Sociedad Argentina de Estudios Geográficos), ligado a la geopolítica clásica, fuertemente resistida en el ámbito de la geografía académica con epicentro en la UBA (Iut, 2005; Souto, 1996).



6. De ahí que Juan Bautista Alberdi [1879] (2007) afirme: “La federación argentina es una especie de alcancía en que todas las provincias guardan sus rentas, pero cuya llave está en manos de Buenos Aires y cuyo tesoro sólo sirve al que tiene la llave. La llave es el puerto de Buenos Aires”. A lo que agrega: “No son los unitarios y federales, son Buenos Aires y las provincias. Es una división de geografías, no de personas; es local, no política. Con razón cuando se averigua quiénes son los unitarios y federales y dónde están, nadie los encuentra; y convienen todos en que esos partidos no existen hoy; lo que sí existe a la vista de todos es Buenos Aires y las provincias, alimentando a Buenos Aires”.

7. Previo al periodo inaugurado por el roquismo, el liberalismo porteño concebía que el territorio nacional finalizaba en el Río Negro. Desde esta concepción, la Patagonia tenía un estatus jurídico dudoso e impreciso y el Atlántico Sur ni siquiera formaba parte de su imaginario geográfico (o bien lo hacía de manera tenue). Domingo Faustino Sarmiento, por ejemplo, sostenía que la Argentina no debía tener una flota de mar sino fluvial, con asiento en la ciudad de Zárate, provincia de Buenos Aires (Caillet-Bois, 1929).



ENSAYOS





El Canal Magdalena y la proyección estratégica de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur

Alejandra Victoria Portatadino

Malvinas en Cuestión, 1, e008, Ensayos, 2022

ISSN 2953-3430 | <https://doi.org/10.24215/29533430e008>

<https://revistas.unlp.edu.ar/malvinas>

Universidad Nacional de La Plata

La Plata | Buenos Aires | Argentina

El Canal Magdalena y la proyección estratégica de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

Magdalena Canal and the Strategic Projection of Tierra del Fuego,
Antarctica and South Atlantic Islands

Alejandra Victoria Portatadino
aleportata@gmail.com

Fundación Interactiva para Promover la Cultura del Agua
Argentina

Resumen

En este ensayo se aborda la discusión actual sobre el río Paraná y la construcción del Canal Magdalena en relación con la situación de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Se analiza la importancia geoestratégica del estuario del Río de La Plata y se plantea la necesidad de mejorar la conectividad marítima patagónica con los puertos fluviales de la Argentina. Por ello, se aborda la relevancia que adquiere la habilitación y profundización del Canal Magdalena, un canal natural en el Río de la Plata, contemplando la sostenibilidad económica y la soberanía territorial. Luego, se recorre la sinuosa historia de la industria naval argentina en aras de dar cuenta de las capacidades con que aún cuenta el país para el desafío de concretar su proyección marítima y bicontinental. Por último, se plantea una propuesta de construcción de un puerto excavado en Caleta La Misión, cerca de la ciudad de Río Grande, lo cual permitiría lograr la sostenibilidad de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, facilitar el desarrollo económico e industrial de la ciudad de Río Grande y aportaría a la proyección antártica de nuestro país.

Palabras clave

Río Paraná, Canal Magdalena, industria naval, Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, geoestrategia

Abstract

This study addresses the current discussion about the Paraná River and the construction of the Magdalena Canal in relation with the situation of Tierra del Fuego, Antarctica and South Atlantic Islands. It analyzes the geostrategic importance of the Rio de La Plata estuary and proposes the need of an improvement of the maritime Patagonian connectivity with the river ports of Argentina. Therefore, the relevance that is acquired by enabling and deepening the Magdalena Canal, a natural canal in the Rio de La Plata, is addressed thus ensuring the contemplation of the economic sustainability and the territorial sovereignty. Afterwards, there is a go through of the winding history of the naval Argentine industry to ensure the capacities the country still counts on with in order to achieve its maritime and bi-continental projection. Finally, the question that arises is that the construction of an excavated port in Caleta La Misión near the city of Rio Grande would achieve the sustainability of Tierra del Fuego, Antarctica and South Atlantic Islands and facilitate the economic and industrial development of the city of Rio Grande thus providing to the Antarctic projection of our country.

Keywords

Paraná River, Magdalena Canal, Naval industry, Tierra del Fuego, Antarctica and South Atlantic Islands, geo-strategy



Introducción

El río Paraná es un medio de comunicación con el océano Atlántico que favorece de manera directa los intercambios comerciales de cuatro países: Bolivia, Paraguay, Brasil y Argentina. El estuario del Río de la Plata es la salida al océano Atlántico de las cuencas de los ríos Paraná y Uruguay, lo cual le otorga una importancia geoestratégica como vía de comunicación entre los puertos fluviales y marítimos argentinos y una salida de nuestros productos al exterior. El Canal Punta Indio, ubicado en el Río de la Plata y el cual permite la comunicación entre los puertos y la salida al Atlántico, es un canal obsoleto, caro de mantener y dificulta la conectividad marítima patagónica con los puertos fluviales de nuestro país. Por estas razones, se aborda en este ensayo la relevancia que adquiere la habilitación y profundización del Canal Magdalena, un canal natural en el Río de la Plata —frente a la provincia de Buenos Aires—, que sumado a la propuesta de construcción de un puerto excavado en Caleta La Misión —cerca de la ciudad de Río Grande—, permitirá lograr la sostenibilidad de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y facilitará el desarrollo económico industrial de la ciudad de Río Grande.

Desde 1810, el intento argentino de control soberano de tránsito y aduana de los ríos Paraná y Uruguay comenzó a perjudicar los llamados “intereses comerciales” de España, Francia y Reino Unido, quienes ejercían el control del comercio, el contrabando y la evasión de impuestos a nuestro país (conocido es el famoso apodo de Rosario, la “Chicago argentina”, por el contrabando). El control comercial que detentaban aumentaba significativamente las ganancias para el tesoro de esos países en detrimento de la Argentina, que a su vez era endeudada por empréstitos de la banca británica.

De este modo, mediante el endeudamiento y la dificultad de recaudar para poder pagar las deudas, esas potencias intentaban obligar a la Argentina y



al Uruguay a abandonar el ejercicio soberano de sus ríos interiores y permitirles al Reino Unido, Francia y España navegar libremente sin ningún control. Así como transportaban los minerales saqueados del Potosí a sus países, libres de impuestos y controles aduaneros, pretendían ingresar sus productos, destruyendo todo intento de industrialización de nuestra región. Entre agosto de 1845 y agosto de 1850, ante el intento argentino de no perder el control de sus ríos para evitar el contrabando y la evasión de impuestos, se realizó el bloqueo anglo-francés al Río de la Plata, donde las escuadras de esos países cerraron al comercio todos los puertos de la Argentina y del Uruguay, con excepción del de Montevideo. Luego, en 1933 se consolidó la entrega con el deplorable acuerdo Roca-Runciman, que implicaba medidas proteccionistas para los frigoríficos británicos que estaban asentados sobre las riberas de los ríos Paraná y del Plata. En ese acuerdo se estipulaba que el 85 % del transporte de la carne tenía que realizarse por medio de frigoríficos y buques de bandera inglesa.

Esa política de endeudamiento y sometimiento también fue aplicada en la Argentina con las leyes 21526/1977, de Entidades Financieras —de Martínez de Hoz— y 21382/93, de Inversiones Extranjeras —de Domingo Cavallo—. Asimismo, en los años noventa, con el Consenso de Washington, se entregaron los puertos argentinos a manos extranjeras. A lo que se suman los endeudamientos con el Fondo Monetario Internacional (FMI), organismo que se había instalado con una oficina en nuestro propio Banco Central hasta el 2006 (a la cual regresaría en 2018). Ya en pleno siglo XXI, con esas mismas herramientas de presión se intenta obligar a la Argentina a entregar sus puertos y vías navegables (ver decretos 949/20 y 625/22), quedándose con el control y manejo de la proteína vegetal de nuestro país. En ese sentido, se pretende ampliar la dominación extranjera entregando el control de los ríos Paraná, Uruguay y de la Plata mediante el invento de la llamada “hidrovía”, nombre que significativamente ostenta una empresa extranjera, Hidrovía S.A. Esta empresa tiene, de esa manera, el manejo arbitrario del tránsito fluvial y la conexión con el Atlántico de las cuencas del Paraná, Uruguay y del Plata, correspondientes a la República Argentina, haciéndose con el control logístico absoluto de la vinculación comercial desde el océano Atlántico hacia otros países. Así, la Argentina queda como mero espectador, convertida en un país mediterráneo sin ninguna incumbencia sobre sus ríos navegables. Permitir el dominio de las



vías de transporte marítimo fluvial comercial más importantes de Latinoamérica, como son los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay, y la continuidad de las leyes 21382 y 21526, son errores con consecuencias inconmensurables que sufrimos año tras año.

En la actualidad, los puertos están manejados por empresas multinacionales, con un control fiscal estatal deficiente, gracias a lo cual la evasión y triangulación de productos con terceros países les otorga a aquellas grandes sumas de dinero a costa del tesoro argentino. La mayor prueba de ello lo da el caso Vicentín (Rovelli, 2020). Se busca, entonces, la internacionalización de nuestras vías navegables, con la pérdida consecuente de su identidad, intentando despojar a nuestro país del control soberano de las mismas y, con eso, asegurar su uso solamente con fines mercantilistas y extractivistas (Rausch, 2020).

Industria naval, desindustrialización, soberanía y capacidad actual

A continuación, planteamos un breve recorrido por la historia reciente de nuestra industria naval. La siderúrgica, proveedora de materia prima, las universidades, fuentes de conocimiento e innovación, y los astilleros son sinónimos de soberanía marítima y fluvial, generando desarrollo tecnológico propio. La industria naval, generadora de empleo especializado directo e indirecto, fomenta y estimula en la población la adquisición de conocimientos universitarios, técnicos y de oficios; mientras que, como consumidora, moviliza las industrias siderúrgicas del acero, las fundiciones de cobre y aluminio y las metalmecánicas a través de la fabricación de piezas y motores.

La Argentina fue pionera en América Latina en la aplicación de políticas destinadas a incentivar y fortalecer las industrias nacionales y el transporte fluvial-marítimo. Con el Plan Quinquenal de 1953 se pensaba fortalecer el desarrollo propio siderúrgico, metalmecánico e industrial. Las políticas siderúrgicas propuestas por el ingeniero Manuel Savio proveerían de chapa naval, materia prima para nuestros astilleros que conjuntamente eran una fuente de empleo e ingresos estratégicos tanto en términos materiales como logísticos e intelectuales para el país, ya que el transporte naval mueve el comercio a gran escala de productos primarios e industriales.

En materia de puertos y vías navegables se determinaban en aquel



entonces (1953) las acciones necesarias para satisfacer adecuadamente las necesidades de la distribución interna de la producción, así como el manejo soberano de las cargas de importación y exportación. La profundidad de las vías navegables y de los accesos de los puertos, así como la eficiencia del balizamiento, serían mantenidas en función del volumen del movimiento máximo y en relación con la conformación natural de los ríos y la seguridad de la navegación. Se fortalecía la industria de la construcción naval.

Juan D. Perón entendía que la industria y el transporte naval mercante tenían que ser acompañados con la defensa de nuestros recursos, era la piedra angular de la soberanía geoestratégica, pues todo el sector este de la República Argentina linda con los ríos y el mar. No se puede ejercer soberanía sobre lo que no se puede vigilar y proteger, por eso no solo se limitó a la fabricación de buques mercantes y la creación de una empresa naviera, sino que también se comenzó con la fabricación de buques de guerra para el fortalecimiento de la defensa. Perón lo volvió a demostrar al regresar del exilio en 1973, intentando restablecer el Sistema Productivo Naval Argentino¹.

Al perderse la guerra de recuperación de nuestras Islas Malvinas, en 1982, se paralizó la construcción de submarinos, quedando el primero de la serie de cuatro que se iban a construir en la Argentina, el ARA Santa Fe, sin terminar. En 1983 recibimos, al estar ya comprados, los ARA San Juan y Santa Cruz, pero ya se había cancelado el proyecto de construcción nacional (Blinder, 2018; Industria naval y conectividad..., 2021).

Durante la presidencia de Carlos Saúl Menem se desmanteló todo el proyecto y las instalaciones del Astillero Ministro Domecq García, ya que se proyectaba convertir esas instalaciones en un *shopping*, tan de moda en esa Argentina de los noventa, con tantos trabajadores desempleados y un sistema productivo destruido (La Argentina abandona..., 1996; Frassa y Russo, 2012).

Astilleros Argentinos Río de La Plata S.A. (ASTARSA), empresa argentina de construcciones navales y metalmecánicas que se destacó en la construcción y reparación de buques y locomotoras ferroviarias —además de la fabricación de caños, máquinas industriales y tractores—, quebró en 1994. También cerraron sus puertas los astilleros Alianza y Príncipe y



Menghi (donde se construyó el buque polar Bahía Paraíso). Si bien eran considerados en 1982 entre los astilleros navales más importantes de América Latina, dejaron de existir entre 1985 y 1991. Los astilleros SANYM quebraron, pero pudieron ser recuperados por sus trabajadores.

Mientras tanto, el Astillero Río Santiago, que inició sus actividades el 15 de junio de 1953 a través del Decreto 10627 del presidente Perón —que establecía la creación de Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE)—, intentó ser privatizado en los noventa y pudo sobrevivir por la lucha de sus trabajadores (Castillo et al., 2005). Al día de hoy, de esos grandes astilleros, el único que pudo recuperar sosteniblemente su producción (trabajando sin subsidios) es el Complejo Naval Industrial Argentino (CINAR), compuesto por los astilleros Tandanor y Almirante Storni, recuperados a partir del gobierno de Néstor Kirchner. Debido a decisiones políticas muy acertadas, cuenta con un directorio ejecutivo que, junto con los trabajadores, ha recuperado el funcionamiento de ambos astilleros, los cuales se encuentran realizando obras de reparaciones y construcciones de nuevas embarcaciones y metalmecánicas con una administración operativa muy eficiente.

Entonces, es necesario formular una pregunta. La Argentina cuenta con aproximadamente 481 facultades de Ingeniería, con cerca de 700 carreras entre grado y especializaciones de posgrado. Ahora bien, ¿por qué no existe una verdadera articulación entre las empresas y las universidades argentinas para producir nuevos desarrollos tecnológicos propios y se prefiere comprar tecnologías a otros países?

Las capacidades locales de proyección y diseños de trabajos colectivos son una realidad irrefutable. Un ejemplo de las capacidades técnicas de nuestras universidades argentinas en la industria naval son los premios obtenidos en el 2017 por la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), que participó del concurso internacional Dr. James Lisnyk de la Sociedad de Arquitectos Navales e Ingenieros Marinos (SNAME) de Estados Unidos. En esa oportunidad, un proyecto diseñado por estudiantes avanzados resultó galardonado con el primer premio, habiendo competido con universidades de renombre en países fuertes en tecnología naval, como la Universidad de Ciencia y Tecnología de Noruega (NTNU). El proyecto consistió en el diseño de un buque tipo AHTS destinado a operar en los mares del sur



argentino. Al año siguiente, en el 2018, la UTN volvió a participar obteniendo nuevamente el primer premio, ahora con el diseño de un buque de investigación pesquera denominado Fisheries Research Vessel, destinado a modernizar la flota del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP), ya que permite estudiar el lecho marino y la fauna, y hacer relevamientos sobre los recursos pesqueros. Finalmente, en el 2019, la UTN volvió a presentarse y se llevó nuevamente el máximo galardón con el proyecto de un Buque Logístico Polar, pensado como buque de apoyo para el rompehielos Almirante Irizar (Alumnos de ingeniería..., 2019). ¿Cómo capitalizar esos logros promoviendo nuestra industria naval? Es otra tarea que tenemos que realizar.

Por último, vale mencionar la capacidad técnica del Astillero Río Santiago, donde profesionales argentinos han realizado el diseño de una embarcación denominada BOM (Buque Oceánico Multipropósito) 85. Este diseño cuenta con una flexibilidad de adaptación para diferentes usos, ya que desde una misma plataforma pueden fabricarse corbetas, cañoneras o BPO (Buques Patrulleros Oceánicos). Pero lo más destacable es su desarrollo focalizado para navegar en las duras condiciones de nuestro Atlántico Sur, así como su gran autonomía de navegación. Se trata de un buque que, desde su concepción, fue pensado y desarrollado para la Argentina. Sin embarcaciones de patrulla oceánica no se puede controlar ni fiscalizar, es decir, no se puede ejercer soberanía.

Canal Magdalena: soberanía y comercio sustentable para la Argentina

El Plan Quinquenal del Gobierno nacional de 1953 contemplaba que la profundidad de los ríos debería corresponder a la racional densidad del tránsito, mientras que los dragados y balizamientos serían sistematizados para permitir la eficiente utilización de los equipos donde el servicio de balizamiento debería prestarse con máxima eficiencia y economía. De este modo, se lograría optimizar los costos de servicios portuarios, racionalizándolos para aumentar su eficiencia a fin de disminuir las estadías y agilizar el flete.

En ese sentido, por ejemplo, tenemos que conocer la morfología de los cauces y caudales del río Paraná, que se bifurca en el kilómetro 231, donde un 77 % de su caudal se dirige al Paraná Guazú, que es su afluente



principal, y solo un 23 % a la vía secundaria del Paraná de las Palmas, por donde pasa el Canal Emilio Mitre. El Canal Mitre tiene una longitud de 50,37 km y un ancho promedio de 100 metros, fue terminado en 1977, como me ha mencionado el ingeniero Horacio Tettamanti, “con errada concepción, y asentado en un hipotético conflicto limítrofe con Uruguay, ya resuelto en 1973 por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo” (H. Tettamanti, comunicación personal, 2020).

Desde 1995, cuando se concesionó por 25 años la vía navegable por el Canal Mitre, se dragaron en esa traza unos 742 millones de metros cúbicos de sedimentos. Para entender la gravedad de esta situación, en una nota dirigida al Ministerio de Transporte de la Nación, desde la Federación Argentina de Yachting se expresó que “los lugares en donde se celebraron campeonatos internacionales (como los mundiales de las clases Optimist, Star, 470 y 49er., como así también los Juegos Olímpicos de la Juventud Buenos Aires 2018), hoy ya no pueden ser utilizados para navegar” (Barletti, 2022, s. p.).

El Canal Mitre, junto al Canal Punta Indio, hacen que la navegación en el Río de la Plata, para entrar o salir del río Paraná, sea altamente deficitaria, dependiendo de canales angostos y costosos de mantener. Es necesario observar atentamente que los buques provenientes del Atlántico tienen que desplazarse al norte del Río de la Plata, entrar y esperar en aguas uruguayas (frente a Montevideo, en la llamada zona alfa), hasta 12 días el permiso y turno para entrar por el Canal Punta Indio. Toda esa espera no es gratis, sino que las empresas navieras lo tienen que pagar: bien lo explica el capitán Oscar Arce en un informe publicado por el Centro Naval en el año 2018 (Arce, 2018). A su vez, el Canal Punta Indio es angosto, por lo que tiene que ser utilizado unidireccionalmente: dos buques no pueden salir ni entrar al mismo tiempo, tienen que transitar en un mismo sentido y luego tienen que hacer una nueva parada de espera en el sector argentino del Río de la Plata. Esta debilidad quedó expuesta durante la varadura del buque gasero noruego Hoegh Esperanza, que mantuvo cortado en julio del 2021 todo el sistema troncal de navegación durante un día.

Pero lo trágico no es solo que Uruguay es quien decide los tiempos de espera y paso de cada buque sobre el Río de la Plata, sino que, además, el Río de la Plata posee un canal natural mucho más ancho que el Canal Punta Indio, llamado Canal Magdalena, que incluso permite la doble



circulación de buques. Este canal es más económico de mantener y contiene menos sedimentos que remover para su operatividad, lo que lo hace también más sustentable ambientalmente. En ese sentido, el dragado del Canal Punta Indio provoca un embancamiento precipitado del Río de la Plata, que provoca que sea prácticamente innavegable, en grandes zonas, por embarcaciones menores. El promedio anual de lo que se draga en el Canal Punta Indio es 6.139.660 m³, mientras que la sedimentación estimada en el Magdalena es de 2.800.000 m³, es decir, menos de la mitad (Orduna, 2020).

El Canal Magdalena, unido a un sistema troncal de navegación por el Paraná Guazú, que tiene una profundidad natural mayor que el Paraná de las Palmas, permitirá a la Argentina poder contar con un paso soberano y una articulación eficiente entre el Atlántico y los ríos argentinos, propiciando a su vez la sostenibilidad comercial de nuestra Patagonia [ver Figura 1].

Canal Magdalena y puerto en Río Grande: una conexión estratégica

El Canal Magdalena junto con la construcción de un puerto excavado en Caleta La Misión, cercano a la ciudad de Río Grande, podrían resultar estratégicos para el desarrollo industrial sostenible de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Se puede observar en las figuras 2 y 3 la ubicación y los servicios que podría brindar tal puerto de Río Grande.

Actualmente, la mercadería que consumimos en la Isla Grande de Tierra del Fuego viene en camión, recorriendo 3.000 km por ruta, tardando en promedio 7 días en llegar. Vale recordar que una tonelada de carga recorre 16 km por litro de combustible en camión contra 216 km por litro de combustible que recorrería en un buque. Si a eso le sumamos que con la construcción del Canal Magdalena un buque tardaría 6 días en llegar a la isla desde la provincia de Buenos Aires, los costos se abaratarían considerablemente. Un 80 % de la industria fueguina se encuentra instalada en la ciudad de Río Grande, que a su vez concentra la mayor

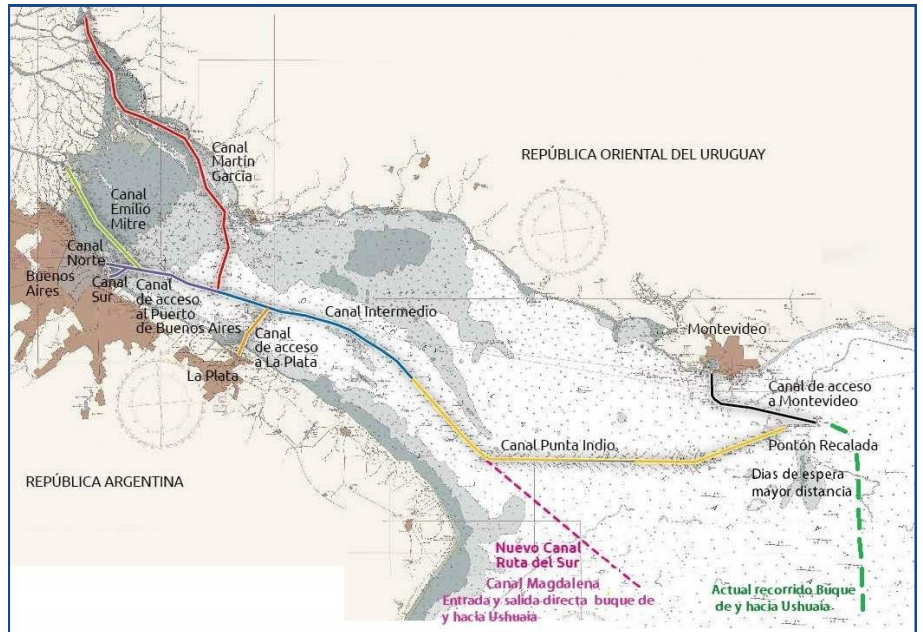


Figura 1. Esquema de los canales de navegación del Río de la Plata
Fuente: La apertura del Canal Sur (2020)

población de la isla. Al mismo tiempo, todo el pescado que se consume en la isla viene congelado del continente, desde los puertos de Mar del Plata y Puerto Madryn, con precios siderales.

Es por ello que planteamos la construcción de un puerto excavado polimodal en Río Grande, que contenga un sector pesquero de embarcaciones y procesos de pescado, más un polo logístico internacional antártico para terceros países. Río Grande cuenta con infraestructura en



Figura 2. Posible ubicación de un puerto excavado en Río Grande
Elaboración propia en colaboración con el Ing. Juan José Chiappino

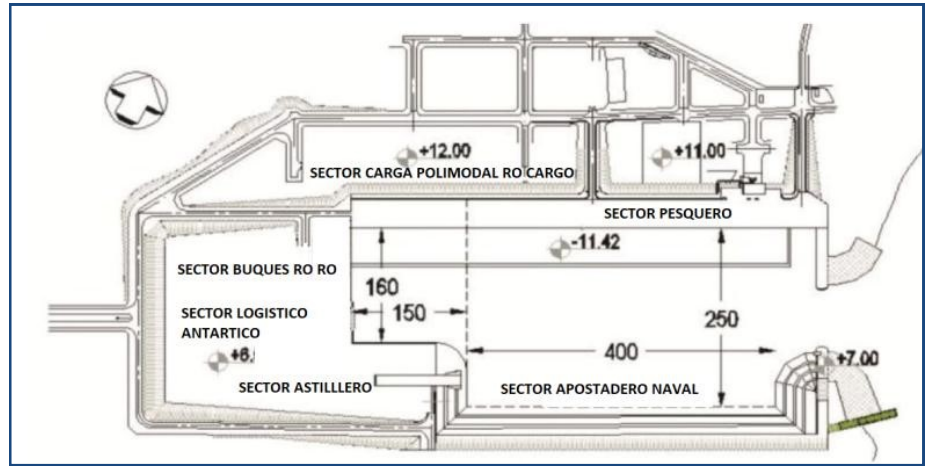


Figura 3. Plano de proyección de un puerto excavado en Río Grande
Elaboración propia en colaboración con el Ing. Juan José Chiappino

galpones y talleres de metalmecánica, por lo que se podría generar empleo directo incluyendo mano de obra especializada, ofreciendo una nueva salida laboral a egresados de la Facultad de Ingeniería de la UTN (en materia pesquera, electrónica, química), y a egresados carreras conexas de la Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

A su vez, este puerto junto a un interconectado naval entre puertos argentinos podría favorecer la radicación de nuevas industrias, que se ven impedidas de instalarse debido al alto costo de los fletes. Al respecto, se ha podido consultar informes de la Aduana de Chile que dan cuenta que por el paso fronterizo de San Sebastián, entrada terrestre al sector argentino de la Isla Grande de Tierra del Fuego, ingresan aproximadamente 4.500 camiones por mes, que transportan 70.000 toneladas mensuales promedio. Mientras que la Dirección de Puertos de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur estima que por mar se mueven por el Puerto de Ushuaia un aproximado de entre 12 mil y 15 mil contenedores anuales, que es un 35 % del total de los contenedores que entran a la provincia, por lo que el otro 65 % de contenedores ingresa y egresa por camión, es decir, por vía terrestre. Asimismo, de ese 35 % que llega a Ushuaia, la mayoría es trasladada por camión, por la ruta 3, hasta Río Grande (alrededor de 170 camiones diarios).

Los ingenieros conocemos que, en condiciones normales, el buen estado de la capa rodante de las rutas es de aproximadamente 10 años en hormigones y 6 años en asfaltos, y que su conservación también depende



directamente de los pesos de las cargas de los camiones. En zonas de gran amplitud térmica, con temporadas que se encuentran bajo cero, la pérdida estructural completa de la vida útil de un pavimento se calcula generalmente restándole un 35 % menos de tiempo. El peso de los camiones y las variaciones térmicas que se incrementan por el cambio climático (el cual provoca dilataciones y contracciones en los asfaltos), terminan fatigando los materiales del pavimento, acelerando sus procesos de ruptura. Se agrega también la acción de las cadenas de los vehículos que, aparte de mellar la capa rodante, suman vibraciones a la estructura. El mantenimiento en zonas con condiciones climáticas como las de la Isla Grande de Tierra del Fuego se debe realizar luego de cada invierno.

Por lo tanto, otra de las consideraciones que hay que contemplar con respecto a la amortización del puerto en Río Grande es el ahorro en reparaciones de rutas por kilómetro que implica el menor desgaste y ruptura que produce el tránsito pesado. Por los altos costos de transporte terrestre, pese a las exenciones impositivas, la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur resulta económicamente inviable para cualquier radicación industrial que pretenda operar para el mercado externo o exportar de una manera sostenible, sin subsidios del Tesoro Nacional. Ello resulta en una extrema fragilidad, dejando expuesta la economía provincial a una alta vulnerabilidad.

Como han señalado los ingenieros Juan José Chiappino y Horacio Tettamanti, el doctor Mariano Memolli, junto a la autora y otros profesionales, en el simposio de Río Grande realizado el día 3 de noviembre del 2021 sobre la factibilidad de un puerto para esa ciudad (Simposio..., 2021), por las condiciones mareomotrices y climáticas de la región patagónica, el proyecto más viable es construir un puerto excavado sobre el continente, como el de Caleta Paula [Figura 4 y 5], ubicado en el sector sur de la ciudad de Caleta Olivia (provincia de Santa Cruz). Con un puerto excavado en Río Grande, la Provincia y su industria podrían mantenerse sosteniblemente, y ello permitiría la radicación de nuevas industrias, generando más empleos directos e indirectos, pudiendo bajar costos de fletes de mercaderías de consumo diario al contar con un puerto multipropósito.

A continuación, se enumeran los beneficios que brindaría un puerto en Río

Grande:

1. Tener una flota pesquera con industria de procesamiento del pescado.
2. Tener un atracadero multipropósito para buques RO CARGO o RO PAX.
3. Tener un Centro Logístico Antártico propio y otro para brindar servicios de estiba y almacenamiento de equipos a terceros países.
4. Tener un sector de abastecimiento y reaprovisionamiento de buques antárticos propios y brindar servicios a terceros países.
5. Contar con un astillero elevado como el de Caleta Paula, que además de trabajos de astillero pueda prestar servicios de construcción de estructuras metalmecánicas pesadas.
6. Ejercer un control real soberano del movimiento marítimo sobre el estrecho de Magallanes y el sector norte del Atlántico Sur, instalando radares fabricados por el INVAP en la zona norte del sector argentino de la Isla para monitorear el tráfico marítimo.

Esto último permitiría, ante cualquier situación de tránsito ilegal de buques,



Figura 4 y 5. Puerto Caleta Paula en Santa Cruz y sectores para servicios portuarios
Fuente: Unidad Ejecutora Portuaria de la Provincia de Santa Cruz

interceptarlos con buques oceánicos BOM 85, que se encuentren destinados a un apostadero naval que ubicado en el puerto excavado descrito. Actualmente, la Argentina no ejerce ningún control efectivo sobre el tránsito marítimo sobre el canal, enterándose del mismo a través de la capitanía de puerto chilena de Punta Arenas (Unos 400 buques chinos..., 2021).

Proyección antártica del Puerto de Río Grande

Las ciudades de Ushuaia y Río Grande se encuentran equidistantes del sector antártico argentino, ya que si bien Ushuaia se encuentra más al sur, la navegación para llegar a ese puerto demanda aproximadamente 300 km entre ida y vuelta por el Canal Beagle, igualando en trayecto la distancia de Río Grande hacia la Antártida.

El poder brindar servicios logísticos antárticos para terceros países impulsaría al nuevo Puerto de Río Grande a poder competir directamente y con menores costos con los proyectos de puertos en la región, por la disponibilidad de galpones y diversos talleres ya existentes, a lo que se suma un alojamiento más económico que en Ushuaia (por ser esta última un destino turístico). A su vez, los buques logísticos de Europa tendrían una entrada directa sin pasar por el Canal de Beagle. Estas ventajas lo convertirían en un puerto complementario al de Ushuaia, que se mantendría como importante puerto turístico y científico antártico.

De hecho, desde la Fundación Pro Antártida y la Fundación Interactiva para Promover la Cultura del Agua (FIPCA) sostenemos que trasladar el Instituto Antártico Argentino a Ushuaia es una necesidad geoestratégica imperante, más aún existiendo la posibilidad de instalarlo en el excasino, ubicado en pleno centro de la ciudad, que hoy está en manos del Gobierno provincial. Este edificio resulta muy adecuado para oficinas y como centro de conferencias y exposiciones internacionales. Ello aumentaría la presencia argentina antártica en la zona austral, ya que Ushuaia es la capital de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Asimismo, la ciudad de Río Grande debe insertarse en la cuestión geopolítica del Atlántico Sur y la Antártida (Memolli et al., 2020). La Política



Nacional Antártica es una de las políticas de Estado más largas de la República Argentina, por esa razón debe adecuarse y adaptarse a los desafíos del siglo XXI. Los cambios producidos en el Sistema del Tratado Antártico, el cambio climático global, los desafíos ambientales y las tensiones geopolíticas obligan a una revisión del Programa Antártico Argentino para ubicarlo entre los mejores del mundo con una eficiencia productiva en cuanto a los resultados señalados en nuestra Política Nacional (Memolli, 2021; Memolli y Portatadino, 2021).

La ruta al sur permite el tránsito aéreo y marítimo hacia el mar de Weddell y el mar de Bellingshausen. La actividad antártica no puede circunscribirse a una actividad meramente estatal, con presupuesto del Estado nacional y provincial, debe considerarse como una actividad que permita ser sustentable económicamente al brindar servicios a terceros países y operadores privados.

La propuesta de vincular el apoyo nacional, provincial y no gubernamental hará más operativo el proyecto que debe ser conocido a escala global.

Tenemos que considerar la carrera iniciada por el Reino Unido y la República de Chile para lograr el afianzamiento como polos logísticos y centros turísticos antárticos. El Reino Unido amplió la pista de aterrizaje de Puerto Argentino, permitiendo vuelos directos desde Europa a las Islas Malvinas —como lo prueba el vuelo realizado por un avión Airbus de la empresa Lufthansa (García, 2021)— y está aumentando la capacidad hotelera de la ciudad para recibir cruceros y embarcaciones científicas (La polémica en Argentina..., 2021). A su vez, ha creado otro territorio independiente de ultramar llamado Territorio de Ultramar de las islas Sandwichs y Georgias del Sur, con bandera, escudo y lemas propio, y está construyendo un puerto en Punta Coronel Zelaya, ubicado en la Isla de San Pedro, y otro en la Isla Belgrano (que incluye una pista de aterrizaje), ubicado en lo que denominan Territorio de Ultramar Antártico (El 25 de mayo los británicos inauguraron..., 2020; Islas Falkland firman contrato..., 2020) [Figura 6]. Por su parte, la República de Chile está ampliando el puerto de Punta Arenas y planifica construir otro puerto en la isla 25 de Mayo, en el sector argentino (Empresa Portuaria Austral..., 2020; Nuevas obras portuarias..., 2020).

para submarinos. Todo este conjunto de operaciones permitirían consolidar sosteniblemente la economía de la Provincia y ofrecer una base para el control soberano de nuestros mares del Atlántico Sur, aportando a la proyección marítima y bicontinental nacional.

AGRADECIMIENTOS

A los ingenieros Horacio Tettamanti, Juan José Chiapino, Gonzalo Ibendahl y al doctor Mariano Memolli, con quienes hemos escrito y compartido varias notas manteniendo innumerables intercambios de ideas y conceptos técnicos sobre estos temas. Al ingeniero Miguel Tudino y al personal de los astilleros Tandanor y Río Santiago, por los apoyos brindados para que los estudiantes y profesores de los establecimientos educativos de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur puedan contar con la embarcación científica La Sanmartiniana para navegar nuestros mares correspondientes, acrecentando los conocimientos que son fuente de toda soberanía.

REFERENCIAS

- Alumnos de Ingeniería Naval de la UTNBA volvieron a ganar un concurso internacional. (9 de septiembre de 2019). *Universidad Tecnológica Nacional*. <https://www.frba.utn.edu.ar/alumnos-de-ingenieria-naval-de-la-utnba-volvieron-a-ganar-un-concurso-internacional/>
- Arce, O. M. (2018). Los costos en el Río de la Plata. La rectificación del Canal Magdalena. *Boletín del Centro Naval*, (848), 146-161.
- Barletti, A. (31 de mayo de 2022). El deporte náutico agoniza por el Canal Emilio Mitre. *El Cronista*. <https://www.cronista.com/transport-cargo/el-deporte-nautico-agoniza-por-el-canal-emilio-mitre/>
- Blinder, D. (5 de julio de 2018). Armas, Gran Bretaña y la restricción interna. *Agencia TSS*. <https://www.unsam.edu.ar/tss/armas-gran-bretana-y-la-restriccion-interna/>
- Castillo, C., Pantanali, S., Timko, L. y Di Bastiano, D. (2005). Astillero Río Santiago: Una aproximación descriptiva a la conciencia de clase de sus trabajadores [Ponencia]. *IV Jornadas de Sociología de la UNLP*, La Plata.
- El 25 de mayo los británicos inauguraron un nuevo muelle en las islas Georgias que usurpan a la Argentina [Archivo de video]. (1 de junio de 2020). *Agenda Malvinas*. <https://www.facebook.com/watch/?v=597942931113500>
- Empresa Portuaria Austral adjudica licitación pública para la Segunda Etapa de Ampliación del Muelle Arturo Prat de Punta Arenas. (27 de octubre de 2020). *EpAustral*. <https://www.epaustral.cl/empresa-portuaria-austral-adjudica-licitacion-publica-para-la-segunda-etapa-de-ampliacion-del-muelle-arturo-prat-de-punta-arenas/>
- Frassa, J. y Russo, C. (2012). Trayectoria reciente y perspectivas futuras de la industria naval pesada argentina: Los astilleros estatales. *Revista de estudios regionales y mercado de trabajo*, (8), 77-98.
- García, J. G. (29 de enero de 2021). El vuelo de Lufthansa hacia las Islas Malvinas pasará sobre Mar del Plata. *Aviacionline*. <https://www.aviacionline.com/2021/01/el-vuelo-de-lufthansa-hacia-las-islas-malvinas-pasara-sobre-mar-del-plata/>



Industria naval y conectividad fluvial marítima, el enemigo de los imperios y la salida de Argentina. (22 de agosto de 2021). *Radio Universidad UTN TDF*. <https://www.radiouniversidad.com.ar/2021/08/22/industria-naval-y-conectividad-fluvial-maritima-el-enemigo-de-los-imperios-y-la-salida-de-argentina/>

Islas Falkland firman contrato para construir un puerto nuevo. (7 de abril de 2020). *MercoPress*. <https://es.mercopress.com/2020/04/07/islas-falkland-firman-contrato-para-construir-un-puerto-nuevo>

La apertura del Canal Sur de Magdalena y la soberanía de las vías fluviales hacia el Atlántico. (24 de agosto de 2020). *Tiempo Fueguino*. <https://www.tiempofueguino.com/la-apertura-del-canal-sur-de-magdalena-y-la-soberania-de-las-vias-fluviales-hacia-el-atlantico/>

La Argentina abandona la construcción de submarinos. (16 de enero de 1996). *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/politica/la-argentina-abandona-la-construccion-de-submarinos-nid171226/>

La polémica en Argentina por la construcción de un nuevo puerto británico en las islas Malvinas/Falklands.(26 de agosto de 2021). *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-58336737>

Memolli, M. (2021). Los desafíos antárticos de la Argentina en el siglo XXI. *Ciencia, Tecnología y Política*, 4(6), 056. <https://doi.org/10.24215/26183188e056>

Memolli, M.; Tettamanti, H.; Portatadino, A. (20 de diciembre de 2020). El puerto de Río Grande como ejercicio de la Soberanía y generación de empleo. *Tiempo Fueguino*. <https://www.tiempofueguino.com/el-puerto-de-rio-grande-como-ejercicio-de-la-soberania-y-generacion-de-empleo/>

Memolli, M. y Portatadino, A. (25 de enero de 2021). Las nuevas puertas de ingreso a la Antártida y la falta de visión y acciones de Argentina. *Tiempo Fueguino*. <https://www.tiempofueguino.com/las-nuevas-puertas-de-ingreso-a-la-antartida-y-la-falta-de-vision-y-acciones-de-argentina/>

Nuevas obras portuarias en Bahía Fildes en la Antártica Chilena partirían el próximo año. (27 de julio de 2020). *Mundo Marítimo*. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/nuevas-obras-portuarias-en-bahia-fildes-en-la-antartica-chilena-partirian-el-proximo-ano>

Orduna, H. D. (4 de noviembre de 2020). Análisis de la superioridad técnica



y económica del canal Magdalena frente al canal Punta Indio. *ArgenPorts*. <https://www.argenports.com.ar/nota/analisis-de-la-superioridad-tecnica-y-economica-del-canal-de-navegacion-magdalena-respecto-del-canal-punta-indi>

Rausch, G. A. (2021). Privatización, eficiencia e integración: la “verdad” sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Argentina de los 90. *Íconos. Revista De Ciencias Sociales*, (69), 143–162. <https://doi.org/10.17141/iconos.69.2021.4202>

Rovelli, H. (24 de junio de 2020). Vicentin, Paraguay y su ejemplo histórico. *Córdoba Primero*. <https://cordobaprimero.com.ar/index.php/2020/06/25/vicentin-paraguay-ejemplo-historico/>

Simposio sobre el Puerto de Río Grande. (3 de noviembre de 2021). *El Sureño en la web*. <https://www.surenio.com.ar/simposio-sobre-el-puerto-de-rio-grande/>

Unos 400 buques chinos cruzaron el Estrecho para depredar el Mar Argentino. (3 de enero de 2021). *Nuevo Día*. <https://www.eldiarionuevodia.com.ar/regionales/info-general/2021/1/29/unos-400-buques-chinos-cruzaron-el-estrecho-para-depredar-el-mar-argentino-136652.html>

NOTAS

1. Perón proyectó dotar a la flota de mar con 8 submarinos. Mediante el Decreto 768/74 se ensamblaron en Tandano dos submarinos Tipo 209: los ARA Salta S-31 y San Luis S-32, de origen alemán. Con otro decreto, el 956/74, se realizó un convenio con el astillero Thyssen Nordseewerke donde se compraron las patentes y planos de dos tipos diferentes de submarinos: los TR 1700 y TR 1600, que impulsarían a la Argentina a construir submarinos diésel defensivos. Se comenzaría con la construcción de una serie de seis submarinos TR-1700, dos construidos en Alemania y los siguientes cuatro de industria nacional, construidos íntegramente en la Argentina. Para ello se emplazó el Astillero Ministro Domecq García, uno de los más modernos del mundo en ese entonces.

2. Véase la página web del Instituto Antártico Chileno: <https://www.inach.cl/inach/>



Malvinas: Con “M” de Memoria, “V” de Verdad y en búsqueda de Justicia
Mariano Emilio Ameghino
Malvinas en Cuestión, 1, e010, Ensayos, 2022
ISSN 2953-3430 | <https://doi.org/10.24215/29533430e010>
<https://revistas.unlp.edu.ar/malvinas>
Universidad Nacional de La Plata
La Plata | Buenos Aires | Argentina

Malvinas

Con “M” de Memoria, “V” de Verdad y en búsqueda de Justicia

Malvinas

With “M” for Memory, “V” for Truth and in Search of Justice

Mariano Emilio Ameghino
mameghino@gmail.com

Universidad Nacional Arturo Jauretche
Argentina

Resumen

La conmemoración de los 40 años del conflicto bélico, paradójicamente, nos ha dado la oportunidad de dejar de asimilar el significante *Malvinas* con el de *guerra*. Alzar la mirada, analizar los 190 años de usurpación ilegal británica y salir del laberinto que nos dejó la dictadura militar con sus vaivenes diplomáticos internacionales que, por un lado, tomaron una causa justa en manos bastardas y, al mismo tiempo, cometieron otro crimen: romper con una política de Estado que estaba logrando que tarde o temprano, como un fruto maduro, las islas estuvieran bajo soberanía nacional.

Las fechas y las efemérides se resignifican. Los pueblos hacen suyas las luchas populares y transforman acontecimientos y hechos que pudieron haber tenido sus contradicciones, pero que, asimismo, condensan las utopías que señalan el sendero de la emancipación.

Con la propuesta de reconstruir y fortalecer la semana de la memoria se reflexiona en torno al lugar que ocupa la fecha del 2 de abril en la efeméride oficial, su relación con otros acontecimientos cercanos en tiempo y sentimiento, más la aceptación o no de esa jornada dentro de la memoria popular.

Palabras clave

Malvinas, memoria, efemérides

Abstract

The commemoration of the 40th anniversary of the war, paradoxically, has given us the opportunity to stop assimilating the Malvinas signifier with that of war. Looking up, we analyze the 190 years of illegal British usurpation to get out of the labyrinth that the dictatorship left us with its international diplomatic swings. On one hand, they took a just cause into bastard hands and at the same time committed another crime of the military dictatorship, breaking with a state policy that was ensuring that sooner or later, the Islands would be under national sovereignty.

Dates and anniversaries are resignified. People make popular struggles their own and transform events and facts that could have been contradictory, but that at the same time condense the utopias that point out the path of emancipation.

With the proposal to rebuild and strengthen the Week of Memory, we reflect on the place April 2nd occupies in the official ephemeris, its relationship with other events close in time and sentiment, as well as the acceptance -or not- of that date in popular memory.

Keywords

Malvinas, memory, anniversary



Presentación

La conmemoración de los 40 años del conflicto bélico, paradójicamente, nos ha dado la oportunidad de dejar de asimilar el significativo *Malvinas* con el de *guerra*. Alzar la mirada, analizar los 190 años de usurpación ilegal británica y salir del laberinto que nos dejó la dictadura militar con sus vaivenes diplomáticos internacionales que, por un lado, tomaron una causa justa en manos bastardas y, al mismo tiempo, cometieron otro crimen: romper con una política de Estado que estaba logrando que tarde o temprano, como un fruto maduro, las islas estuvieran bajo soberanía nacional.

Las fechas y las efemérides se resignifican. Los pueblos hacen suyas las luchas populares y transforman acontecimientos y hechos que pudieron haber tenido sus contradicciones, pero que, asimismo, condensan las utopías que señalan el sendero de la emancipación.

Quizás la más cercana y notoria en el tiempo es la resignificación del 24 de marzo. Así como fue una jornada que hasta 1982 era celebrada por los tributarios del golpe de Estado de 1976, hacia el año 2002 se instituyó como el Día de la Memoria, la Verdad y la Justicia. Producto de marchas y manifestaciones de un sujeto-pueblo que se encolumnó detrás de organismos de derechos humanos, sindicatos y partidos políticos, cada 24 de marzo era una jornada en la que se marchaba, pero en la que al mismo tiempo transcurría la vida cotidiana. Desde que Néstor Kirchner tomó la decisión de establecer el feriado, bajada de cuadros mediante, los 24 son jornadas de conmemoración y encuentro, y todo tipo de marchas y manifestaciones tienen lugar.

Sobre este aspecto y el modo en que una jornada se transforma en "mojón" histórico podemos dar muchos ejemplos. Ya el 25 de mayo de 1811 fue tomado por el sujeto-pueblo como fecha conmemorativa, mientras se debatían los destinos de criollos y originarios, de la Patria Grande latinoamericana. Asimismo, podemos entrar en un debate áspero entre el 4



de junio de 1943, el de 1946 y el de 1952. Al primero se lo recordaba como *Jornada redentora de la patria* y durante un lapso de tiempo fue una jornada de conmemoración positiva, ya que la llamada Revolución de 1943 había dado por finalizada la década infame y el fraude patriótico; sin embargo, hoy no es reivindicada debido a que el significativo *golpe de Estado* tiene otros ribetes. Esa fecha, en 1946 y 1952, fue la de asunción de las dos primeras presidencias del general Juan Domingo Perón. Otra gran jornada es la del 17 de octubre, que para muchos no se comprende cómo aún no es una conmemoración festiva feriado. A pesar de que se trata de una fecha bisagra para la historia argentina, en la que el subsuelo de la patria sencillamente emergió —como diría don Raúl Scalabrini Ortíz— todavía no ha logrado ese estatus.

Lo que aquí nos convoca no es solamente debatir en torno al 2 de abril de 1982 y su lugar en el calendario, efeméride y conmemoración, sino también reflexionar si ya no es hora de dejar que el 2 de abril ingrese al calendario de las causas populares. Entonces, estimado lector, usted dirá, ¿acaso no está la jornada mencionada dentro de las causas populares a estas alturas? Entiendo que no. Como un ariete intenta e intenta ingresar, pero siempre hay una contradicción, una diferencia que nos hace caer en la trampa de la división.

El 2 de abril

Un debate se puede dar en torno a por qué el Operativo Rosario —como se bautizó al desembarco en las Islas— tuvo lugar a los pocos días de la manifestación que puso en jaque a la dictadura. La marcha por “Paz, Pan y Trabajo” del 30 de marzo, organizada por la Central General de los Trabajadores (CGT-Brasil) había marcado el principio del desenlace de la dictadura militar.

No obstante, el 2 de abril de 1982 permitió que los militares recuperaran el centro de la escena política. Un año después, por un decreto del 28 de marzo de 1983, el 2 de abril se estableció como feriado al ser declarado Día de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur, con la cualidad de que “cuando el 2 de abril coincidiera con una fecha religiosa el mismo se trasladará al día hábil siguiente” (Ameghino, 2022). Poco tiempo después, en democracia, el gobierno de Raúl Alfonsín trasladó la fecha

conmemorativa de Malvinas al 10 de junio, como detallaremos más adelante.

De esa manera, podemos observar cómo en torno al 2 de abril hay una pugna. Dirá Alain Rouquié (en Soriano, 1983) que la estrategia desmalvinizadora era parte de la consolidación de la democracia y que, por eso, borrar todo atisbo del 2 de abril era lo recomendable. Entonces nos preguntamos, ¿no estamos invisibilizando a todo un pueblo que puso el cuerpo y el alma y le dijo “NO” al imperio esa jornada? ¿O es esa culpa adolescente que hemos instalado en nuestro yo sobre lo contradictorio que hemos sido como pueblo, poniendo en jaque a la dictadura el 30 de marzo y vivándola tres días después? Sobre este punto poco se ha debatido y mucho se ha acudido a un imaginario que nos alimentan desde un discurso antipueblo, que denunciaría cierta esquizofrenia por parte de la ciudadanía. Ha sido subrayada la contradicción casuística por sobre el andamiaje nacional que el 30 de marzo le dijo que NO a la dictadura y el 2 de abril le dijo que NO al imperio.

Pero nos ha ganado una desazón que jugamos como antihéroes. En vez de realzar las banderas que decían “Malvinas Sí, Proceso No”, “Las Malvinas son de los trabajadores, no de los torturadores”, “Las Malvinas son argentinas, los desaparecidos también”, o señalar las silbatinas que sufrió el discurso de Leopoldo F. Galtieri; nos ha ganado la imagen de un supuesto pueblo contradictorio. Es importante aclarar que muchas de esas pancartas se observan en la marcha del 10 de abril, pero en el imaginario popular han quedado condensadas en las jornadas del 2. Lo mismo ocurre con la arenga del dictador “si quieren venir que vengan”, que fue pronunciada el 10 de abril.

Es hora de despejar el 2 de abril de esa epopeya militar de una dictadura genocida y reivindicar la fecha, como sujeto-pueblo, en nuestra lucha contra el pirata inglés.

El 2 de abril y la Marcha de las Malvinas

Los himnos y las marchas militares marcaron tanto las efemérides escolares como nuestra memoria, y no se trata solamente de una característica de una época determinada, sino que la “Marcha de San Lorenzo” y su “febo asoma” atraviesan las diferentes maneras de evocar



momentos que la escuela se encargó de inmortalizar en nuestros oídos. Nadie olvida el “fue la lucha su vida y su elemento” y el “gloria y loor” que muchas veces se confunde con otro vocablo en el himno a Domingo F. Sarmiento. Asimismo, “de las tierras del Plata a Mendoza, de Santiago a la Lima gentil, fue sembrando en la ruta laureles, a su paso triunfal, San Martín” nos infla el pecho cuando recordamos al Padre de la Patria. Ni que decir del “o juremos con gloria morir” de nuestra canción patria.

Ahora bien, los versos “tras un manto de neblinas, no las hemos de olvidar, las Malvinas Argentinas en dominio ya inmortal” nos conmueven según la generación a la que pertenezcamos. Habitualmente se suele confundir la composición de la “Marcha de las Malvinas” con una antojadiza pieza militar de la última dictadura.

Si bien es sabido que la misma fue compuesta en 1940 por Carlos Obligado para la Junta de Recuperación de las Malvinas, que desde la década del treinta encabezaba el diputado Alfredo Palacios, muchos compatriotas sienten que esta marcha, hermosa por cierto, no merece ser divulgada, difundida o utilizada en actos oficiales o escolares.

Es que la guerra de 1982 y la utilización del conflicto para unir pueblo y Gobierno bajo una misma bandera contra un enemigo foráneo, se llevó puesta la evocación de símbolos y signos. Entre otras cosas, la “Marcha de las Malvinas”. Cada 2 de abril el debate aparece nuevamente: si la marcha es parte de la jornada, del acto, y si se evoca al Gobierno militar al entonar sus estrofas.

Hoy ya no hace falta difundirla con fanfarrias y trompetas militares, otras versiones guitarreadas acompañan la marcha para reclamar “la argentina perla austral”¹. Sin embargo, aunque parezca mentira, es necesario reiterarlo, repetirlo y divulgarlo. La “Marcha de las Malvinas” no fue un antojadizo tema musical de Galtieri, sino que es parte de la historia, de luchas y reclamos del pueblo argentino, en este caso, desde 1940, pero en todos los casos, desde los tiempos en los que aún no éramos República Argentina.

La Semana de la Memoria

El Lo que venimos desarrollando aquí es cómo los pueblos pueden



resignificar fechas, efemérides, símbolos y, en torno a las disputas por el sentido, afianzar un calendario popular que haga a la Memoria, Verdad y Justicia.

Ya hemos comentado el tránsito que ha tenido la fecha del 24 de marzo: hasta días antes del Operativo Rosario, en 1982, aquel 24 fue celebrado como el sexto aniversario de una providencia divina, que era para los represores el golpe de Estado. Hoy avergüenza a toda la población aquella celebración y se conmemora en homenaje a nuestros detenidos desaparecidos como el Día de la Memoria, por la Verdad y la Justicia.

Los vaivenes del almanaque nos permiten tener a solo diez días de diferencia las fechas del 24 de marzo con la del 2 de abril. En nuestro país, focalizándonos en el ámbito educativo inicial, primario, secundario y superior, la Semana de la Memoria comienza el 24 de marzo, incluso unos días antes se trabaja en temas relacionados a la identidad, la memoria, la historia, las luchas, los derechos humanos en diferentes niveles. Sin embargo, mientras pasan las jornadas se va “desinflando” la semana y pocas veces llegamos al 2 de abril como cierre de la Semana de la Memoria. Y está al alcance de la mano.

Es que con la otra mano en el corazón, seamos sinceros, el 2 de abril no termina de ser incorporado en la efeméride popular por su cercanía al accionar de la dictadura genocida.

Como decíamos al principio, este debate lo tuvo en la superficie de los temas políticos Raúl Alfonsín. Durante su presidencia dio de baja el feriado del 2 de abril instaurado por Reynaldo Bignone, argumentando que esa efeméride “conmemora un hecho cuya celebración resulta incongruente con los sentimientos que evoca” (Ameghino, 2022).

El 23 de marzo de 1984, Alfonsín traslada el feriado de la evocación Malvinera al 10 de junio como “Día de la Afirmación de los Derechos Argentinos sobre las Malvinas, Islas y Sector Antártico”, en homenaje a la fecha en la que Luis Vernet asumió la Gobernación del archipiélago en 1829.

Más tarde, el 22 de noviembre de 2000, se sanciona la Ley 25.370 que declara el 2 de abril como el “Día del Veterano y los Caídos en la Guerra de Malvinas”. Luego, en 2001, el gobierno de la Alianza establece el



feriado en esa fecha y desde el año 2006, a partir de la decisión de Néstor Kirchner, se convierte en una de las conmemoraciones *inamovibles*. De esta manera, no se traslada ni se convierte en un fin de semana largo.

Como se observa, ya no se pone el centro en la reivindicación del Operativo Rosario, sino en los veteranos y en los caídos en la Guerra del Atlántico Sur. Y esto es un logro. Incluso, en el 2022 se incluyó a las *veteranas* en la descripción de la jornada, cuestión que merecerá una ampliación de la ley.

No obstante, en las conmemoraciones por los 40 años de la Guerra de Malvinas, en los recorridos que hemos hecho con colegas, en instituciones y organizaciones, en actos y reuniones, la fecha sigue apareciendo como escéptica. ¿Qué estamos recordando, conmemorando, homenajear? ¿Lo que fue un acto del gobierno militar, que intentaba recuperar la imagen perdida para perpetuarse en el poder, o la sangre de ese pueblo que un día le dijo NO al imperio? Con desaciertos y errores las 649 vidas que perdimos en el conflicto y la de los veteranos que se quitaron la vida *a posteriori* no pueden ser eclipsadas por la decisión de origen.

Retomando, lo que se propone es establecer una línea de efemérides que construya la Semana de la Memoria entre este 24 de marzo, el de la Memoria, la Verdad y la Justicia, y este 2 de abril. No el de “los genocidas que están sueltos”, sino el día que dejó de flamear, luego de 149 años, el “extraño pabellón”. Si bien los acontecimientos posteriores estuvieron llenos de errores y horrores, no podemos dejar en el olvido a los 649 caídos y sus camaradas.

¿El 2 de abril eclipsa el 30 de marzo de 1982?

Y mire usted si el calendario no es amigable con nosotros que para construir esa Semana de la Memoria debemos recuperar el día en que el movimiento obrero organizado le dijo que NO a la dictadura.

El 30 de marzo de 1982 en la “Marcha por Paz, Pan y Trabajo”, la Central General de los Trabajadores (CGT-Brasil) conducida por Saúl Ubaldini organizó una protesta popular con paro general y puso en jaque al gobierno de Galtieri. Se contabilizaron cinco mil detenidos y se recuerda el asesinato, en Mendoza, del manifestante José Benedicto Ortiz, secretario



general de la Asociación Obrera Minera Argentina (AOMA)².

Sin embargo, cuando se resaltan los hechos que fueron fundamentales para la recuperación de la democracia, se suelen mencionar el accionar de los organismos de Derechos Humanos, las denuncias de las Madres y Abuelas, el premio Nobel de la Paz, Adolfo Pérez Esquivel, y la derrota en la Guerra de Malvinas. Pocas veces se recuerda que el movimiento obrero combativo organizó diferentes paros generales en 1979 y 1981, y encabezó la marcha por Paz, Pan y Trabajo, en 1982. La resistencia de la central sindical al modelo de desindustrialización y desaparición de compañeros que luchaban por un país mejor fue fundamental, en tiempos donde la militancia sindical era sinónimo de estar en la mira del aparato torturador, represor y asesino.

Es por ello que en este artículo estamos debatiendo sobre la necesidad de abrazar la causa y la cuestión Malvinas sin hacer de las diferencias excusas para la división. Se augura un calendario con efemérides resignificadas que construya la Semana de la Memoria pasando por todas esas fechas históricas, jornadas de luchas, protestas, manifestaciones y ejemplos de un sujeto-pueblo que no da tregua ante el opresor que intenta privatizar todo lo popular, hasta la historia³. Una Semana de la Memoria que abarque distintos mojones entre el 24 de marzo y el 2 de abril⁴, pasando también por el 30 de marzo.

Conclusiones

En este breve ensayo hemos intentado abrir la puerta a un debate sin empantanarnos, pero, al mismo tiempo, sabiendo que según el prisma con que se mire la problemática se puede saltar o no el laberinto que hemos descrito. Hemos partido de la hipótesis de que el 2 de abril no figura en la efeméride popular como merece; este puede ser uno de los puntos a partir del cual el lector, al aceptarlo o no, empatice o rechace lo argumentado.

Resuelto ese escollo de aceptación de la hipótesis, la propuesta nos invita a seguir tendiendo puentes entre las luchas del pueblo, que van marcando mojones para construir su sendero de Memoria; amalgamando la "M" de nuestras Islas con el ejercicio que tanto nos proponen nuestros referentes de organismos de Derechos Humanos y hasta el mismo León Gieco con su poesía.



Asimismo, arriesgamos a construir una Verdad: en medio de nuestras Islas emerge la “V”, como una búsqueda, reconociendo que puede haber tantas verdades como historias y que ninguna debe ser silenciada, pero también como la “V” de esa victoria que todos y todas anhelamos.

Finalmente, nos referimos en el título del presente trabajo a “la búsqueda de Justicia”. Y claro, la “J” no aparece en el deletreo del nombre de nuestras Islas, pero entendemos que debemos hacer Justicia con toda una causa y cuestión que nos identifica, trasciende y define nuestro origen y destino como Nación que sigue luchando por su emancipación definitiva.

REFERENCIAS

Ameghino, M. (2022). *Tras un manto de películas. Malvinas y el cine durante los 80*. Punto de Encuentro Editores.

Baschetti, R. (s. f.). Ortiz, José Benedicto. <https://robertobaschetti.com/ortiz-jose-benedicto/>

Obligado, C. (1940). Marcha de las Malvinas. <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/marcha-malvinas.pdf>

Soriano, O. (1983). Entrevista a Alain Rouquié. *Revista Humor*, (101), s. p.

Walsh, R. [1969] (2006). Cordobazo. *Memoria Abierta*.

NOTAS

1. Es interesante comentar que la letra original de la Marcha de las Malvinas, de 1940, expresaba en ese párrafo final “la perdida perla austral” y en 1982 fue cambiada por “la argentina perla austral”. Asimismo, muchos también la recuerdan como “la querida perla austral”. Actualmente, fue restituida la letra original y es el himno oficial de nuestra provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

2. Para más información, ver Baschetti, s. f.

3. Nunca tan oportunas las palabras de Rodolfo Walsh [1969] (2006) publicadas en el *Periódico de la CGT de los Argentinos*: “Nuestras clases dominantes han procurado siempre que los trabajadores no tengan historia, no tengan doctrina, no tengan héroes ni mártires. Cada lucha debe empezar de nuevo, separada de las luchas anteriores. La experiencia colectiva se pierde, las lecciones se olvidan. La historia aparece así como propiedad privada cuyos dueños son los dueños de todas las cosas” (s. p.).

4. Incluso un 2 de abril de 1770 partieron del puerto de Montevideo las tropas que desalojaron la guarnición inglesa que se encontraba en Puerto Egmont.



RESEÑAS



Compilar puntos de fuga. Reseña a *La guerra menos pensada. Relatos y memorias de Malvinas*

María Ayelén Bayerque

Malvinas en Cuestión, 1, e009, Reseñas, 2022

ISSN 2953-3430 | <https://doi.org/10.24215/29533430e009>

<https://revistas.unlp.edu.ar/malvinas>

Universidad Nacional de La Plata

La Plata | Buenos Aires | Argentina

Compilar puntos de fuga

Reseña a *La guerra menos pensada. Relatos y memorias de Malvinas*

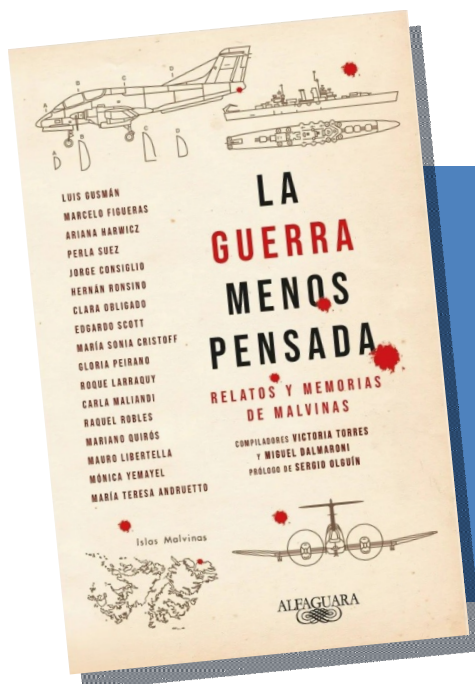
Compile Vanishing Points: Review of *La guerra menos pensada. Relatos y memorias de Malvinas*

María Ayelén Bayerque

mabayerque@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-4608-9250>

Facultad de Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata
Argentina



La guerra menos pensada *Relatos y memorias de Malvinas*

Victoria Torres y Miguel Dalmaroni (Comps.)

2022

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Alfaguara

256 páginas / ISBN 978-987-7388-88-6



“Siempre pensó a la guerra desde la lectura.”

Hernán Ronsino (2022)

El aniversario número cuarenta de la guerra de Malvinas ha propiciado que la cuestión emerja con contundencia en la agenda mediática, política y social. También editorial, ya que dentro de las novedades encontramos numerosas investigaciones periodísticas y académicas, pero también una fuerte presencia de la literatura: libros de cuentos, novelas, antologías de poesía, ensayos. El Estado, por su parte, ha generado sus propias publicaciones digitales desde diferentes organismos y programas¹. Editoriales destinadas a las infancias y las juventudes incluso diseñaron especialmente colecciones para la efeméride (como “Hacemos memoria” de loqueleo o “Nuestras Malvinas” de Norma Kapelusz). Las nuevas lecturas literarias del 2022 contribuyen a pensar “Malvinas” como un significante polisémico, cargado de significados que exceden los 74 días de duración del conflicto (Guber, 2012). El poder simbólico de la palabra nos permite hacer referencia al debate por la soberanía de las islas —vigente desde 1833, pasando por 1982 hasta la actualidad—, a la posguerra, involucra la cuestión del nacionalismo, así como también la importancia estratégica del territorio y la institución del reclamo de soberanía como una causa latinoamericana.

En este contexto, se edita *La guerra menos pensada. Relatos y memorias de Malvinas*, compilado por los investigadores Victoria Torres y Miguel Dalmaroni. La dupla vuelve a unirse como lo hicieron para *Golpes. Relatos y memorias de la dictadura* (Seix Barral) del 2016. En esa ocasión, invitaron a una serie de escritores que transitaron su infancia o su juventud durante la dictadura a crear textos especialmente para ese volumen. Ahora, cuarenta años después de la guerra, Torres y Dalmaroni convocaron autores que nunca hubieran abordado “Malvinas” previamente para que escriban “relatos o memorias sobre el tema” (Torres y Dalmaroni, 2022, p. 240). En la “Nota de los editores”, ubicada al final del libro, explicitan los hilos detrás de la construcción del libro, es decir, las operaciones (Panesi, 1998) realizadas para su conformación. Y explicitan que los textos fueron escritos a pedido. Aquí se plantea una revalorización



de esta práctica tan habitual en el campo editorial, pero a menudo invisibilizada. La propuesta de los compiladores puede pensarse como una consigna de taller de escritura, casi un desafío dado a un grupo de autores que se acercan a Malvinas por primera vez. Con el producto final, Torres y Dalmaroni insertan estos relatos en un itinerario de lectura que no ha dejado de crecer desde 1982 y que, incluso, tiene sus orígenes antes del conflicto con Gran Bretaña². El libro comienza con un prólogo de Sergio Olgúin, “Las Malvinas son literatura argentina”. El escritor vuelve sobre los orígenes de la ficción nacional marcada por la violencia y, especialmente, la violencia política, en una reflexión en la que resuenan las voces de Ricardo Piglia y David Viñas. Olgúin incluye así a la literatura de Malvinas en una tradición de larga data, que se remonta a “El Matadero” de Esteban Echeverría.

La guerra menos pensada incluye, en el siguiente orden, los textos: “Lejos de casa”, de Luis Guzmán; “Todo el tiempo del mundo”, de Marcelo Figueras; “Archipiélago remoto del Atlántico Sur”, de Ariana Harwicz; “Permafrost”, de Perla Suez; “Retaguardia”, de Jorge Consiglio; “Ejército enemigo”, de Hernán Ronsino; “Pretérito imperfecto”, de Clara Obligado, “Historia del avión”, de Edgardo Scott; “Ejercicios de oscurecimiento”, de María Sonia Cristoff; “La carta de un soldado”, de Gloria Peirano; “Por qué jugué de inglés”, de Roque Larraquy; “Ismael”, de Carla Maliandi; “El beso de la mujer cucaracha”, de Raquel Robles; “El hombre en el cajero”, de Mariano Quirós; “Nuestras guerras portátiles”, de Mauro Libertella; “Las chicas del 63”, de Mónica Yemayel, y “Fragmentos de un relato imposible”, de María Teresa Andruetto. Todo volumen colectivo propone —aunque no quiera— un cierto orden, en este caso, perjurado por los compiladores. Sin embargo, los textos componen diferentes *modos de leer* (Ludmer, 2015) Malvinas para tejer su historia. Muchos relatos están atravesados por la hibridez genérica: entre la memoria y la ficción o la narrativa y el teatro; prosa en la que se cuele la poesía.

Salvo algunos cuentos en los que hay guiños contemporáneos, predomina como escenario temporal la década del ochenta, en la que Malvinas irrumpe y genera impactos diversos en la vida de los personajes. Esta cuestión se ve acentuada en algunos relatos por el narrador en primera persona, que genera una sensación de cercanía y hasta intimidad con el lector. Incluso hay identificación entre autor y protagonista (como en



“Retaguardia” de Jorge Consiglio). La afectación de la vida por la guerra impacta especialmente en las infancias y juventudes: los juegos propios de la edad se reconfiguran en torno a la guerra en el patio de la escuela (en “Por qué jugué de inglés” de Roque Larraquy); las jóvenes mujeres observan partir a los varones de su edad hacia Malvinas (como sucede en “Las chicas del 63” de Mónica Yemayel); la escritura de cartas y lo que generan en quienes envían y reciben (en “La carta de un soldado” de Gloria Peirano); ser adolescente en la Patagonia genera un punto de vista especial, donde la proximidad geográfica plantea miedos particulares (lo leemos en “Ejercicios de oscurecimiento” de María Sonia Cristoff). Hay lugar, incluso, para que se cuele lo fantástico y la vacilación propia del género en algunos cuentos (tal y como sucede en “Permafrost” de Perla Suez). La figura del excombatiente se asimila a un fantasma, tanto por volver siendo otro, como por no poder morir del todo (“Ismael” de Carla Maliandi). El lenguaje literario permite establecer puntos de fuga de los sentidos comunes en torno a Malvinas y, a su vez, cada texto cifra su modo de leer y dónde hacer foco, es decir, lee Malvinas en su propia clave. Por ejemplo, Hernán Ronsino, en “Ejército enemigo”, cuenta la historia de un joven con un déficit de atención, hijo adoptado de un médico que salvaba a jóvenes de la colimba. Fascinado desde pequeño con el mundo militar, ve en la guerra la posibilidad de llevar adelante sus propias fantasías. Pero las pujas políticas internas de las Fuerzas Armadas, en las que su padre se ve involucrado, le juegan una mala pasada. Por su parte, Mauro Libertella, en “Nuestras guerras portátiles”, organiza el relato a partir de preguntas sobre su propia identidad individual, ya que nació en 1983 en la primera posguerra. A partir de allí ingresan en el texto interrogantes colectivos como “¿Todas las generaciones tienen su guerra?” (Libertella en Torres y Dalmaroni, 2022, p. 200).

María Teresa Andruetto, en “Fragmentos de un relato imposible”, realiza un montaje de discursos, como si esa fuese la única forma posible de contar la guerra. Entre esos retazos de memorias de la infancia y la ficción, hay espacio también para el lenguaje poético como en la siguiente cita: “Quiero contar lo que pasó, pero no puedo. No alcanzo a ver más allá. Estoy ciega” (Andruetto en Torres y Dalmaroni, 2022, p. 238). El título del volumen, *La guerra menos pensada*, se vuelve paradójica, en tanto nos invita a volver a Malvinas a partir de lecturas que habilitan nuevas preguntas.



REFERENCIAS

- Bayerque, A. (2022). “Hacemos memoria” de “Nuestras Malvinas”. Modos de leer Malvinas en propuestas editoriales para las infancias y los jóvenes a 40 años de la guerra. *Diablotexto Digital*, 11, 64-87. <https://ojs.uv.es/index.php/diablotexto/article/view/24216/21021>
- Guber, R. (2012). *¿Por qué Malvinas? De la causa nacional a la guerra absurda*. FCE.
- Ludmer, J. (2015). *Clases 1985. Algunos problemas de teoría literaria*. Paidós.
- Panesi, J. (1998). Las operaciones de la crítica: el largo aliento. En A. Giordano y M. C. Vázquez (Eds), *Las operaciones de la crítica* (pp. 9-22). Beatriz Viterbo.

NOTAS

1. Nos referimos a la colección Clama el viento y ruge el mar del Plan Nacional de Lecturas del Ministerio de Educación (disponible en <https://www.educ.ar/recursos/156482/clama-el-viento-y-ruge-el-mar>) y al libro *Malvinas, memorias de infancias en tiempos de guerra*, compilado por María Teresa Andruetto (disponible en https://issuu.com/conabip/docs/malvinas_web?fbclid=IwAR286WYiiUupy_IKk1z6fSaOvm0aDcJENOpNQc6fTvYv3jeR9LQQCaFyfGo), por solo mencionar dos publicaciones de interés.
2. Ejemplo de esto son menciones al tema en la canción “La hermanita perdida” (1971) de Atahualpa Yupanqui, pero también otros textos poéticos compilados por José A. da Fonseca Figueira en *Cómo los poetas les cantaron a las Malvinas* (1978) (Plus Ultra). Sin embargo, la guerra constituye el punto de inflexión para el ingreso de Malvinas a la literatura. En estos 40 años las publicaciones de ficción se han multiplicado, desde textos iniciáticos como *Los pichiciegos* (1983) de Rodolfo Fogwill y el cuento de Carlos Gardini “Primera línea” (1983) a *Las islas* (2012) de Carlos Gamerro y *Trasfondo* (2012) de Patricia Ratto. *Radar en la tormenta* (1985), poemario de Alfredo Veiravé, y *Soldados* (2009), de Gustavo Caso Rosendi, ingresan a la cuestión desde el lenguaje poético. Algunas publicaciones se orientaron hacia las infancias y juventudes, como la novela de Sandra Comino, *Nadar de pie* (2010), o *Postales desde Malvinas* (2021) de Federico Lorenz. La enumeración realizada no pretende ser exhaustiva —hemos abordado esta cuestión con mayor detalle en Bayerque (2022)—, sino que nos interesa mostrar la permanencia de Malvinas en publicaciones de diferentes géneros y para distintos destinatarios en los últimos cuarenta años.

