

El ministro británico Nicholas Ridley a su llegada a Puerto Stanley. Los malvinenses volvieron a expresar sus deseos de seguir perteneciendo a la corona británica.



Malvinas: por ahora sólo palabras

PUERTO STANLEY

No voy a declarar nada sobre nuestra colonia. No quiero hablar de política", dijo Nicholas Ridley, ministro de Estado de la Cancillería británica, refiriéndose a las islas Malvinas —Falkland Islands para la cartografía de la corona—, a bordo del Fokker F-27 de LADE. Minutos después, al desembarcar, este ingeniero graduado en Oxford, que vestía traje y corbata oscuros y lucía un clavel rojo en la solapa, fue absorbido por una comitiva local (solamente 34 personas lo aguardaban, muy silenciosas) y se perdió en esta capital, Puerto Stanley, de 900 habitantes, acompañado por el gobernador James Parker y las comitivas.

"Si estas dos islas hubieran sido argentinas, aquí actualmente no habría luz ni servicios sanitarios. Ustedes no saben trabajar. Es una lástima para ustedes que nuestros intentos de colonizarlos en 1800

hayan fracasado", se enojó D. K. (rico comerciante de Stanley), agitando sobre la cabeza del periodista el dedo índice de su mano derecha. La escena tuvo lugar en uno de los pubs. Era la noche del sábado y en el bar se había consumido demasiado alcohol. La decoración, el *marine* que llegó a las 22.05 diciendo que ya habían pasado las 22 y era hora de cerrar, los personajes, parecían formar parte de una película inglesa. Si en algún momento hubiera entrado *Laurence Olivier*, al periodista no le habría llamado la atención.

"¿Qué fruta es ésta? ¿Un melón? ¿Una tropical fruit?", preguntó George (un malvinense de 11 años) a otro chico que lo acompañaba, en un supermercado. El otro, delante del periodista, contestó: *"No es un melón. No tropical fruits. Es una sandía argentina. Argentina, como las manzanas que comimos antes"*.

Estos tres personajes (el enviado del Foreign Office, el comerciante D. K. y

George), desarrollando un argumento, podrían representar lo que está pasando en las islas, que es una obra cuyos principales autores están en Buenos Aires y en Londres. Nicholas Ridley, de 50 años, nieto de un vizconde, experto en cuestiones de defensa e industria, llegó a las islas en un viaje que despertó menos expectativas que las suscitadas por el viaje anterior, el de su colega Ted Rowlands, en febrero de 1977.

Símbolo anecdótico de esto es que mientras Rowlands llegó a las islas enfrascado en la lectura de dos gruesas carpetas durante el vuelo de LADE, en el mismo trayecto Ridley apenas charló con su mujer (Judith) y dejó escapar varios bostezos. Pero los dos tienen un denominador común en el estilo diplomático: pueden hablar durante largo rato sin decir nada concreto sobre el tema que interesa (el estado de las negociacio-

nes sobre la devolución de las Malvinas, usurpadas en 1833).

De todas maneras, el interrogante —“¿a qué vino Ridley?”— puede ser contestado. En primer lugar vino a cumplir un convenio diplomático británico de visita a las islas. En segundo, a conocer a los pobladores y hablar con ellos de los problemas de la región, porque la corona quiere saber qué pasa con el dinero que destina a las Malvinas (según indicaciones serias, una cifra que oscila en las 400 mil libras anuales, 800 mil dólares). Y en tercer lugar, a palpar las expectativas políticas.

Aquí, cuando se habla de política, se habla únicamente de la posibilidad o no de la devolución de las islas. En cuanto a eso, Ridley tranquilizó a los *kelpers* (los nacidos en Malvinas). El ejemplo lo contó Desmond King, propietario del *Upland Goose* (ganso de



Ridley con James Parker, gobernador británico en las islas Malvinas.

las tierras altas), el hotel que alberga a los cinco periodistas argentinos. “Yo le dije a mister Ridley que pienso invertir 10 mil libras esterlinas en mi hotel. Pero que si existe alguna posibilidad de que el lugar pase a manos argentinas no pondré un penique. Me contestó que invitiera tranquilo, pues eso no iba a suceder”.

Nicholas Ridley habló con las autoridades de las islas, con los comerciantes y

Cuando los “kelper” hablan español

El factor clave en la armonización de las relaciones entre los habitantes de las Malvinas, el gobernador James Parker y la Argentina es (a través de la Comisión Consultiva Especial) el vicecomodoro Eduardo Canosa. La comisión está en el corazón político de las islas —Puerto Stanley—. Allí, SOMOS habló con Canosa.

—¿Qué papel cumple la Comisión?

—Todo lo que se acuerda mediante esta comisión (conformada por el gobernador inglés y yo) tiene el valor de un arreglo bilateral.

—¿Cómo van las negociaciones?

—Están como cuando vino Rowlands, pero nosotros avanzamos mucho. Aquí, LADE permite comunicar a las islas con el resto del mundo. Todo el que quiere salir debe utilizar los servicios de la empresa. Para ingresar, la cosa no cambia. El aeropuerto es inglés, pero los aviones y el personal son argentinos, como YPF y Gas del Estado, que prestan importantes servicios aquí.

—¿Qué opina del *kelper* y la posibilidad de nacionalizarlo argentino?

—Nada de nacionalizarlo. Un *kelper* es un *kelper*. Normalmente el *kelper* reco-

noce cuáles son los beneficios de ser argentino en lo que respecta a cosas que se le brindan. Pero también está el otro *kelper*, que es el empleado del gobierno. . .

—¿En qué idioma hablan con usted?

—Cuando viene un *kelper* a mi oficina y me cuenta que quiere comprar cemento, seguro que habla en castellano. . .

—¿Se denuncia a la Argentina como usurpadora de las Thule del Sur?

—No hay tal denuncia, pero sí la hubiera sería equivocada. La Thule del Sur forma parte del territorio insular de la Argentina continental. Allí hay una misión argentina totalmente legal.

—¿La devolución de las islas sigue siendo tema “sensible a la discusión”?

—Evidentemente sí. Pero no puedo hablar mucho de ello. Yo soy malvinero. Me considero así. Es difícil ser negociador por un lado y por el otro de la cosa. Yo aquí recibo a todo malvinero que me necesite, o necesite a nuestro país, porque para mí es un argentino.

—La Argentina facilita los servicios de transporte y combustibles. ¿Cuál es el precio de esos servicios?

—Creo que eso no tiene precio.

con los estancieros del interior. Su función más difícil es la de tranquilizar a los nativos, que se sienten desprotegidos, llenos de expectativas y de necesidades.

En cuanto a lo que más importa a los argentinos —la devolución—, se puede decir con firmeza que “la devolución de las Falkland Islands a la Argentina sigue siendo un tema sensible de discusión”. El tema de la devolución está latente en toda la isla. Pero cómo se instrumentará el traspaso es una incógnita que sólo el tiempo develará. En las solitarias calles de Stanley —donde viven 900 de los 1.900 habitantes de las islas— se ven algunos carteles. Dios salve a la reina, No queremos dejar de ser británicos, Argentina, no llores por mí, y la gente es hosca con los argentinos, aunque si se trata de vender o comprar algo cambian su trato y se vuelven repentinamente amables. En la puerta del comercio *Falkland Island Home Industries* hay una pancarta. Tiene dibujado un mapa de las islas y exige para ellas las 200 millas marítimas. En la entrada del *West Store*, el principal supermercado, se pudieron leer (en inglés, claro) “no queremos infiltración argentina”, “Un sudamericano es tan extraño aquí como es un oriental de un británico”, “Repudiamos las reclamaciones argentinas, ésta es nuestra herencia británica”.

Finalmente, deploran la base argentina instalada actualmente en la isla de Thule del Sur, en las islas Sandwich (ver recuadro). No extraña. El *West Store* es propiedad de la *Falkland Islands Company*, una empresa muy dura en cuanto a la cooperación con la Argentina. Lo que en definitiva Ted Rowlands en su momento y Nicholas Ridley ahora parecen entender —aunque uno sea laborista y el otro conservador— es que en las islas hace falta explotar las riquezas potenciales en busca del progreso. Por ejemplo: petróleo. Pero por supuesto que los británicos no tienen ninguna empresa comercial que se anime a instrumentar la explotación y exploración estando el diferendo de por medio. En cuanto a la pesca, muchos nativos se quejan de que los barcos polacos, rusos y checoslovacos “limpian” la zona. De allí surgen pedidos desorbitados como el de las 200 millas. Cosa que Argentina no aceptará. Tal vez hace 50 años los británicos hacían lo que querían con las riquezas de la zona. Ahora saben que solamente harán lo que puedan y todo estará en relación con lo que Argentina diga. Con todo, no será fácil llegar a una alianza. Todo separa, y muy poco une.

Luis Frontera ■

Fotos: Norberto Mosteirín
(Enviados especiales)