



Falkland – Malvinas

La brecha entre los apoyos diplomáticos a la Argentina y los intereses reales que muchos países mantienen con Reino Unido

Alejo Sánchez Piccat*



El pronunciamiento de **Chile** a favor de la posición argentina volvió a dejar una imagen potente. El 6 de abril, **José Antonio Kast** reiteró el respaldo de su gobierno a los legítimos derechos de soberanía de la Argentina sobre las **Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur** y los espacios



marítimos circundantes, y volvió a reclamar la reanudación de negociaciones con el **Reino Unido**. No fue un gesto aislado. En las últimas semanas también se sumaron la **Declaración de Bogotá** de la **CELAC**, el nuevo respaldo de **Brasil**, la Declaración de Río de ZOPACAS y, en el plano más estable, la última declaración del **MERCOSUR** y el pronunciamiento más reciente de la **OEA**.



Ese cuadro confirma algo que ya no admite demasiada discusión: **la Argentina no está sola en el plano diplomático**. La región y varios foros multilaterales siguen reconociendo que existe una **disputa de soberanía** y continúan reclamando una **solución negociada**. Sin embargo, ese es apenas uno de los mapas en juego. El otro, menos declamativo pero mucho más concreto, muestra que buena parte de esos mismos actores mantiene relaciones, facilidades o esquemas de cooperación que, directa o indirectamente, ayudan a sostener la posición británica en el Atlántico Sur.



Declaración de Rio. Créditos/Archivo.

Ahí aparece la verdadera clave de lectura. **Malvinas no se ordena hoy entre países que apoyan a la Argentina y países que apoyan al Reino Unido**. Se ordena, más bien, entre un **plano diplomático** que sigue siendo favorable a Buenos Aires y un **plano operativo** que, en la práctica, continúa ofreciéndole a Londres una red de apoyo regional. La brecha no está entre el derecho argentino y el rechazo internacional, sino entre el **respaldo declarativo** y la **normalidad material** con la que muchos actores siguen vinculándose con el Reino Unido.

Chile es probablemente el mejor ejemplo de esa doble lógica. Por un lado, mantiene una línea política estable de apoyo a la Argentina, ahora renovada por Kast y ya visible antes bajo otras administraciones. Por el otro, el esquema de acceso a las islas sigue reconociendo a **Punta Arenas** como una pieza central de la conectividad con el continente. La propia estructura institucional y turística de las islas identifica el vuelo semanal de **LATAM** desde **Santiago**, con escala en **Punta Arenas**, como una de las vías regulares de ingreso a **Mount**



Pleasant. En otras palabras: el mismo país que acompaña diplomáticamente el reclamo argentino sigue siendo una plataforma logística concreta para el circuito de conexión con Malvinas.



Ese dato ya sería relevante por sí solo, pero no queda encerrado en la aviación comercial. En los últimos meses, este medio vino registrando una secuencia más amplia: vuelos militares británicos con escalas en **Chile**, operaciones enlazadas entre **Malvinas, Santiago** y la **Antártida**, y un refuerzo del vínculo bilateral en materia de defensa. La conclusión es incómoda pero evidente: **Chile puede respaldar a la Argentina en los comunicados y, al mismo tiempo, seguir ocupando un lugar útil en la arquitectura regional que rodea a Malvinas. Uruguay** expone esa misma tensión en otro plano: el **marítimo**. Si Chile aparece como nodo de conectividad aérea, Montevideo se proyecta como una pieza funcional del corredor logístico del Atlántico Sur. Este medio ya mostró durante marzo que aeronaves de la **RAF** volvieron a enlazar **Monte Agradable** con **Montevideo**, reactivando un patrón de escalas que no puede



El buque polar científico británico, amarrado en el puerto de Montevideo, el 8 de noviembre de 2024. Agenda Malvinas

leerse como un hecho aislado. A eso se suma un elemento todavía más importante: operadores privados ligados a la actividad marítima presentan a la capital uruguaya como un **hub logístico principal** para las flotas pesqueras basadas en las islas.



Y ahí aparece el núcleo económico del problema. La **pesca** no es una actividad accesoria para Malvinas: es una de las bases materiales de su esquema económico. Si la economía isleña depende en gran medida de ese sector, entonces los **puertos**, el **reabastecimiento**, los **transbordos**, los **servicios marítimos** y las escalas continentales dejan de ser detalles secundarios. Pasan a convertirse en parte central de la discusión. Dicho de otro modo: **la presencia británica no se sostiene solo con diplomacia, bandera y capacidad militar; también se sostiene con circuitos logísticos y una economía marítima que necesita conexiones concretas con el continente.**

Por eso la cuestión de la **pesca ilegal** y de las licencias otorgadas por el Reino Unido en el área adquiere una dimensión más profunda. No se trata únicamente de una controversia jurídica o simbólica. Se trata de la **monetización de recursos naturales** en una zona en disputa, y de la existencia de una infraestructura regional que, aun sin reconocer la soberanía británica, termina facilitando el funcionamiento práctico de ese esquema. Cada puerto, cada escala, cada servicio de apoyo y cada corredor logístico suma una capa de normalización alrededor de un problema que, en el plano diplomático, sigue siendo presentado como una disputa pendiente de solución.



El arrastrero «Hadassa Bay» trabajando en el caladero de Malvinas / Malvinas FishOps

Brasil, por su parte, lleva la cuestión a otra escala. El 2 de abril volvió a reafirmar su **apoyo histórico** a los derechos argentinos sobre Malvinas. Pero apenas unos días antes, el 26 de marzo, firmó con el Reino Unido una **A Asociación Estratégica 2026-2030** que eleva la relación bilateral y profundiza la cooperación en áreas como **diálogo político, comercio e inversión, seguridad y defensa**. Ese movimiento no invalida el respaldo



brasileño a la Argentina, pero sí relativiza su alcance real. Porque cuando el principal actor regional consolida con Londres una relación de mayor densidad política y estratégica, el mensaje que queda es que **Malvinas no ordena la jerarquía efectiva de los intereses regionales.**

Eso es, en definitiva, lo que une los casos de **Chile, Uruguay y Brasil.** No se trata simplemente de una "doble vara" ni de una contradicción moral. Se trata de algo más estructural: para la mayoría de los países de la región, Malvinas no organiza su política exterior cotidiana. Puede generar votos favorables, declaraciones de solidaridad y fórmulas diplomáticas repetidas año tras año. Pero rara vez desplaza intereses más tangibles como la **conectividad**, la **cooperación militar**, la **inserción comercial**, la **relación con la industria de defensa** o el aprovechamiento logístico de su posición geográfica.



Brasil y Reino Unido afianzan su alianza global en un movimiento que aísla la postura regional de Argentina /
Créditos: Itamaraty

En ese contexto, los **antecedentes recientes** resultan demasiado claros como para ser ignorados. En enero, este medio reveló el uso de una base chilena por parte de aeronaves británicas que venían de operar desde Malvinas. En marzo, mostró cómo se sostiene la guarnición británica a 12.000 kilómetros del Reino Unido a partir de un corredor que se apoya en Punta Arenas y Montevideo. Días después, siguió la escala de un **A400M** entre Malvinas y Uruguay. Luego llegó la **asociación estratégica** entre Londres y Brasil. Más tarde, el análisis sobre cómo el Reino Unido sigue sumando **socios y plataformas** alrededor del Atlántico Sur. Y



ahora, mientras se acumulan nuevos respaldos diplomáticos a la Argentina, la **Declaración de Río** volvió a recordar que la disputa sigue viva en el plano internacional.

La consecuencia para Buenos Aires es tan evidente como incómoda. **La Argentina no carece de apoyos diplomáticos**; por el contrario, los conserva y los renueva. El problema es que ese capital político convive con una **infraestructura regional funcional** a la presencia británica. Mientras esa brecha siga intacta, Londres podrá convivir con comunicados adversos sin sufrir necesariamente costos estratégicos equivalentes.

- ❖ **Alejo Sanchez Piccat. Editor Asociado en Escenario Mundial, interesado en defensa, geopolítica y seguridad internacional. Extracto artículo Escenariomundial.com**