

Islas Malvinas

Ya no tan kelpers

Impulsada por los ingresos de la pesca y del turismo, la economía de las islas Malvinas goza de una prosperidad impensada antes de la guerra. Posee hoy el segundo PBI per cápita más alto de América

Si durante mucho tiempo para los argentinos la palabra "kelper" podía utilizarse, además de para identificar a los habitantes de las islas Malvinas, como sinónimo de "ciudadanos de segunda", es hora de que encontremos otra metáfora. Es cierto que, hasta 1982, los kelpers o malvinenses sobrevivían en medio del Atlántico Sur en gran parte olvidados por las autoridades británicas, que incluso veían su sustentación desde la metrópoli como una carga demasiado pesada. Pero esos tiempos han quedado atrás. Hoy, los malvinenses han alcanzado la autosuficiencia económica y gozan del segundo PBI per cápita más alto del continente americano (32.000 US\$), apenas superado por los Estados Unidos (41.000 US\$). Sólo dependen de Gran Bretaña para su defensa y por primera vez tienen una economía no basada exclusivamente en la cría de ovejas. Ahora el calamar y el turismo son las estrellas y en un futuro podría serlo también el petróleo, un tema muy espinoso en la relación con la Argentina.

La pesca es la principal actividad económica desde que en 1986 el gobierno de las islas estableció una zona económica exclusiva alrededor de las islas, de 200 millas náuticas, y supo sacar buen partido de ellas. A partir de allí su economía dio un vuelco, ya que comenzó a vender licencias de pesca a barcos extranjeros (mayormente de Japón, Taiwan y Corea del Sur). Hoy hay unos 200 barcos operando en la zona. Estas licencias suman unos 40 millones de dólares por año, según cifras oficiales del gobierno de las islas. Es el 75% de la totalidad de sus ingresos, con lo que se mantiene el sistema de salud, la educación, la policía y la asistencia social, entre otras cosas. Significa entonces un cambio de status. Menos la defensa del territorio, los kelpers, ya no le piden nada a nadie.

Hoy gozan de una buena calidad de vida, que podría envidiar cualquier país americano si pensamos que, en orden decreciente, Canadá tiene un PBI per cápita de 28.390; México, de 6770 dólares anuales; Chile, de 4910; Costa Rica, de 4670; Uruguay, de 3950, la Argentina, de 3720 y Brasil de 3090.

El periodista Nicolás Tozer, ex editor del Buenos Aires Herald, viajó a las Malvinas por lo menos cincuenta veces. Tiene la virtud de conocer muy bien a las tres partes en esta controversia: la Argentina, los habitantes de las Malvinas y Gran Bretaña. "Hasta 1986 la economía isleña dependía de una línea de sustentación de Londres. Después, con las licencias de pesca lograron su independencia económica y un superávit considerable. Con eso, hacen cosas inteligentes: invierten en infraestructura, tienen escuelas públicas, cualquier estudiante se puede presentar a una beca para estudiar fuera de las Malvinas con todos los gastos pagos en cualquier universidad del mundo. Y además manejan muy bien

sus reservas, que también son una buena fuente de ingreso porque las invierten sabiamente en bancos de diferentes partes del mundo, lo que les aporta muy buenos intereses."

El gobierno de las islas está compuesto por un gobernador que responde a la corona británica, encargado de la política exterior y de la defensa, y un gobierno local, formado por un consejo electo entre los pobladores, que se encarga de tomar el resto de las decisiones. Mike Summers, integrante del consejo desde hace 9 años, habló con LA NACION por teléfono para explicar en qué consiste el estilo de vida del isleño después de que terminaron las épocas de vacas flacas.

"Desde 1986, que fue cuando empezamos a cobrar licencias de pesca, la comunidad está mejor. Es cierto que tenemos más dinero, pero yo no diría que somos ricos", dice Summers. Su voz se escucha amable, pausada. Está dispuesto a una charla sin apuros y sin preguntas vedadas. "El dinero que recaudamos no va a Gran Bretaña, todo se invierte aquí, en beneficio de la comunidad. Pero estamos en un lugar remoto, el costo del transporte es muy alto, los costos de las comunicaciones también. El costo de vida en general es muy alto. Además, hay muchísimo por hacer en términos de desarrollo. Fuera de Stanley, prácticamente no hay infraestructura."

De todas maneras, la calidad de vida de la población, unos 2660 habitantes, es muy buena, y muy pareja. "A diferencia de la mayoría de los países de América, esta comunidad no tiene gente muy rica ni gente muy pobre. Es una sociedad igualitaria. No hay desempleo y a los socialmente desventajados, los cuidamos", agrega Summers.

"Hacen las cosas bien"

"Incluso, los malvinenses también aportan un poco a la defensa, lo que es un excelente ejercicio de relaciones públicas ante el electorado inglés, que se encuentra con que tienen que sacar menos dinero de sus bolsillos para mantener las islas -señala Tozer-. Es una de las poblaciones más ricas del mundo. Claro que en un contexto particular y aislado. Es una anomalía. Es un microcosmos, donde hacen las cosas bien. Todas las instituciones funcionan a pequeña escala. Funciona la justicia, la policía, la economía, la transparencia. Eventualmente sería bueno aprender cómo lo hacen, como si fueran un laboratorio. Hay un contraste con esta Argentina caótica, aunque claro que ellos son un poco más de 2000 personas".

"En cuanto a la calidad de vida, se puede decir que es muy buena. Tienen buenas casas, aunque no lujosas. No llegan a parecerse a las casas lujosas de la Argentina. Tienen buenos autos, viajan mucho, se toman dos o tres meses de vacaciones en el exterior. Si se compara cómo vivían antes, pasaron de ser una villa de emergencia a ser un barrio cerrado. De todas maneras todo esto no puede cambiar el lugar donde están metidos, que es inhóspito, lejano, con un clima hostil. Es un medio ambiente poco propicio. Pero están bien comunicados. Tienen teléfonos satelitales e Internet, lo que les permite estar informados y actualizados. Leen los medios argentinos, entre otros. En cuanto al cable, no reciben la señal de Inglaterra sino de Chile, por lo que ven programas chilenos, además de los ingleses. Y se escucha mucho la radio", completa Tozer.

Antes de la guerra

También la cantidad de turistas subió considerablemente a partir de 1995, gracias a la cantidad de cruceros que llegan. Hay unas 30 compañías que provienen de Europa (Inglaterra, Italia, España, los Países Bajos) y de los Estados Unidos operando en la zona. Sin embargo, actualmente hay solamente un vuelo semanal entre Punta Arenas, Río Gallegos y Malvinas. Pero, antes de la guerra, la situación era diferente. Había un contacto mucho más fluido con el continente. Por ejemplo, la Fuerza Aérea Argentina, a través de Líneas Aéreas del Estado (LADE) cumplía, desde 1972, un vuelo regular entre Comodoro Rivadavia y Puerto Argentino (por entonces Stanley). Se trasladaban pasajeros, se efectuaban evacuaciones sanitarias, y había vuelos de cargas en general, en especial perecedera, correo y medicamentos. La Fuerza Aérea Argentina también construyó una pista provisoria para que aviones Fokker F-27 pudieran aterrizar. En 1976 se inauguró la ampliación de la pista, lo que permitió instalar plantas de Gas del Estado y de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Los isleños solían recurrir a la medicina argentina. Todo esto pertenece al pasado.

"Hace unos años -dice Tozer-, estando en Malvinas, noté en la casa de unos amigos que el frasco de mostaza era de Inglaterra y tres veces más cara que en Londres. Les dije que se podía conseguir muy buena mostaza en la Argentina, pero me contestaron `preferimos pagar cinco veces más, pero que la mostaza sea inglesa´. Es que la bonanza económica les permite no ceder en nada. Su discurso es que no nos necesitan, para nada. Pensar que se compran un jean por catálogo, y lo reciben por correo. Al final lo terminan pagando 200 dólares. Pero eso es lo que prefieren, aunque no quiere decir que a veces no viajen a la Argentina y hagan compras aquí. El tema es no decir que necesitan algo de este país. Hay exportadores argentinos que llevan su mercancía a Chile y de ahí va a Malvinas. Pero los supermercados sólo ofrecen productos británicos".

Según Julian Morris, Director de la Corporación Falkland Island Development, que incentiva el desarrollo comercial de las islas, "tenemos una economía abierta y queremos desarrollar más negocios con América del Sur. Hay un conjunto de reglas que se implementan para todas las compañías que buscan hacer negocios acá. Estas se aplican por igual a todas las nacionalidades, incluyendo la Argentina. Yo me he reunido con argentinos de negocios aquí. Las compañías argentinas tienen mucho que ofrecer y tienen un approach constructivo para hacer negocios."

Pero fuentes oficiales de la Cancillería argentina explican que "actualmente no existe comercio entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas en forma directa. Para que exista, tiene que haber un acuerdo provisorio bajo fórmula de soberanía, es decir, bajo el reconocimiento de nuestro reclamo de soberanía, porque al realizar el comercio, intervienen distintas reparticiones del Estado argentino y también del británico".

Mientras tanto, aunque la bonanza económica no llega a tambalear, a veces sí sufre algunas vicisitudes. Normalmente se obtienen entre 300.000 y 450.000 toneladas de pescado por año en la zona de Malvinas. El 75% de la pesca es de calamar. El resto, langostino, polaca y merluza. Sin embargo, según informes del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (Inidep), este año, y por cuarto año consecutivo, la pesca del calamar descendió a una cuarta parte de lo

que se registraba en los años noventa. En 2003, cifras oficiales de las islas registraron la pesca de 103.491 toneladas del calamar *Illex*, la especie que más rédito produce; en 2004, la cifra descendió a 1709 toneladas. Esta baja causa gran preocupación en las islas.

El gobernador Howard Pearce aclaró que la variedad *Ioligo* ha compensado un poco el desastre del *Illex*, y que se cuenta con reservas por unos 290 millones de dólares, pero los malvinenses deberán apretarse el cinturón y olvidar, por ejemplo, mejoras ya planeadas en las rutas de las islas.

El tema del petróleo

Pero entretanto, encontrar oro negro es una fuerte apuesta de compañías que aseguran a sus accionistas que, según los últimos estudios en 3D, las posibilidades de hallar petróleo son más que alentadoras. No son las únicas. Con precaución, un informe de la CIA, la agencia central de inteligencia de los Estados Unidos, dice que, según estudios sismográficos, en toda esta región hay reservas capaces de producir 500.000 barriles por día.

Exultante se muestra Desire Petroleum, compañía del Reino Unido que explora la zona de Malvinas en busca de petróleo y gas. Los análisis de la cuenca norte de la región revelan grandes posibilidades para extraer dos mil millones de barriles de petróleo. Si calculamos que el barril está alrededor de los 60 dólares... Por lo tanto, hay varias personas decididas a apostar en esta dirección. En febrero de este año, la compañía anunció a sus accionistas que, a través de la venta de acciones, esperaban recaudar los 25.150.000 de libras necesarias para iniciar las excavaciones (poco más de 45 millones de dólares), objetivo monetario que cumplió poco tiempo después. Desire Petroleum explorará la zona perforando tres pozos a principios de 2006.

Por otro lado, la petrolera Falkland Oil & Gas tiene licencias para explorar el este y sur de las Malvinas. Según su director, John Dennis Armstrong, piensan invertir 14 millones de libras (más de 25 millones de dólares) en los próximos dos años para realizar sondeos sísmicos tridimensionales. Si tienen resultados positivos, las perforaciones también comenzarían en 2006.

En cuanto a la Argentina, el tema es espinoso. En materia de hidrocarburos, según fuentes oficiales de la Dirección General de Malvinas y Atlántico Sur, ambos gobiernos emitieron el 27 de septiembre de 1995 una Declaración Conjunta sobre actividades costa afuera en el Atlántico Sudoccidental. En este marco se creó una Comisión Conjunta de Hidrocarburos encargada de coordinar las actividades en el área en disputa, recibir información de las empresas que desarrollen actividades en ella y efectuar recomendaciones a los gobiernos en materia de medio ambiente. Se ha creado, asimismo, un subcomité encargado de la promoción de actividades de exploración y explotación de un área denominada "Área de Cooperación Especial", formada por seis bloques ubicados al sudoeste de las islas. En la práctica, esto no está funcionando. Desde julio de 2000 no se reúne esta comisión y la Argentina está al margen de las decisiones con respecto a la explotación del petróleo.

Para muchos en Buenos Aires, la autosuficiencia económica de los isleños es relativa y esconde también el deseo de los kelpers de mostrar que no necesitan

de nadie. Para Lilian del Castillo, profesora titular de la cátedra de Derecho Internacional Público de la UBA, no todo es color de rosa, es decir, los isleños no son tan económicamente independientes: "Tienen una gran base militar para 1500 hombres que solos no podrían costear. No hay una empresa grande que explore el petróleo, y la pesca disminuye... Ellos no son un país, por eso es cuestionable hablar de PBI, tienen una dependencia del gobierno central".

A la hora de pensar en un mayor acercamiento con los isleños, Tozer recuerda el caso de Hong Kong, la ex colonia británica que pasó a manos chinas. "Hay que asegurar a los isleños que no cambiarán su estilo de vida, su moneda, etcétera. Pero la realidad es que los isleños no confían en la Argentina, ya que cambia todo el tiempo de políticas de Estado... Pensemos en los bonos, en el corralito, en la falta de continuidad en las decisiones políticas entre un gobierno y otro. Ellos creen que si los argentinos se hacen todo esto a sí mismos, ¿qué les queda para ellos? Por ahora, para los isleños, este país es como dice el tango "hoy una promesa, mañana una traición".

Por Paula Urien