

# Malvinas



*Soberanía, Memoria y Justicia*  
*10 de Junio de 1829*



Provincia del Chubut

Ministerio de Educación  
Secretaría de Cultura  
IAS

*Sergio E. Caviglia*



*Malvinas*

*Soberanía, Memoria y Justicia*

*- 10 de Junio de 1829 -*



**F**ormar conciencia nacional... Una persona me preguntó: “¿Por qué haces llorar a la gente?”. Se refería al hecho de que allá afuera se exhiben las 649 cruces de nuestros compatriotas que murieron en Malvinas y muchos estudiantes lloran al verlas por primera vez. Y yo le contesté que formar conciencia nacional “duele en el costado”, como dice Marechal; no es una clase teórica de política, no es política abstracta. Si los estudiantes entran llorando a clases, es importante. Porque formar conciencia nacional y latinoamericana duele por todo lo que ha vivido nuestro continente.

*Esas cruces, como diría Rodolfo Kusch, nos permiten “vivenciar unidos, el sacrificio, la tragedia y la gloria”. Nos ponen frente “al héroe en su más pura invalidez”. Por eso el acto de llorar ante esas cruces, “en vez de humillar, reconstituye; porque esa conmoción no es una fuga hacia el pasado sino producción de sentido para el momento presente y una provisión de sentido hacia el futuro”. Bienvenido sea entonces ese llanto. Así lo dice Kusch: “Se llora, en el sentido popular, para reasumir un poder, para actualizar nuestros mitos de origen, como proyecto, como posibilidad de ser”.*

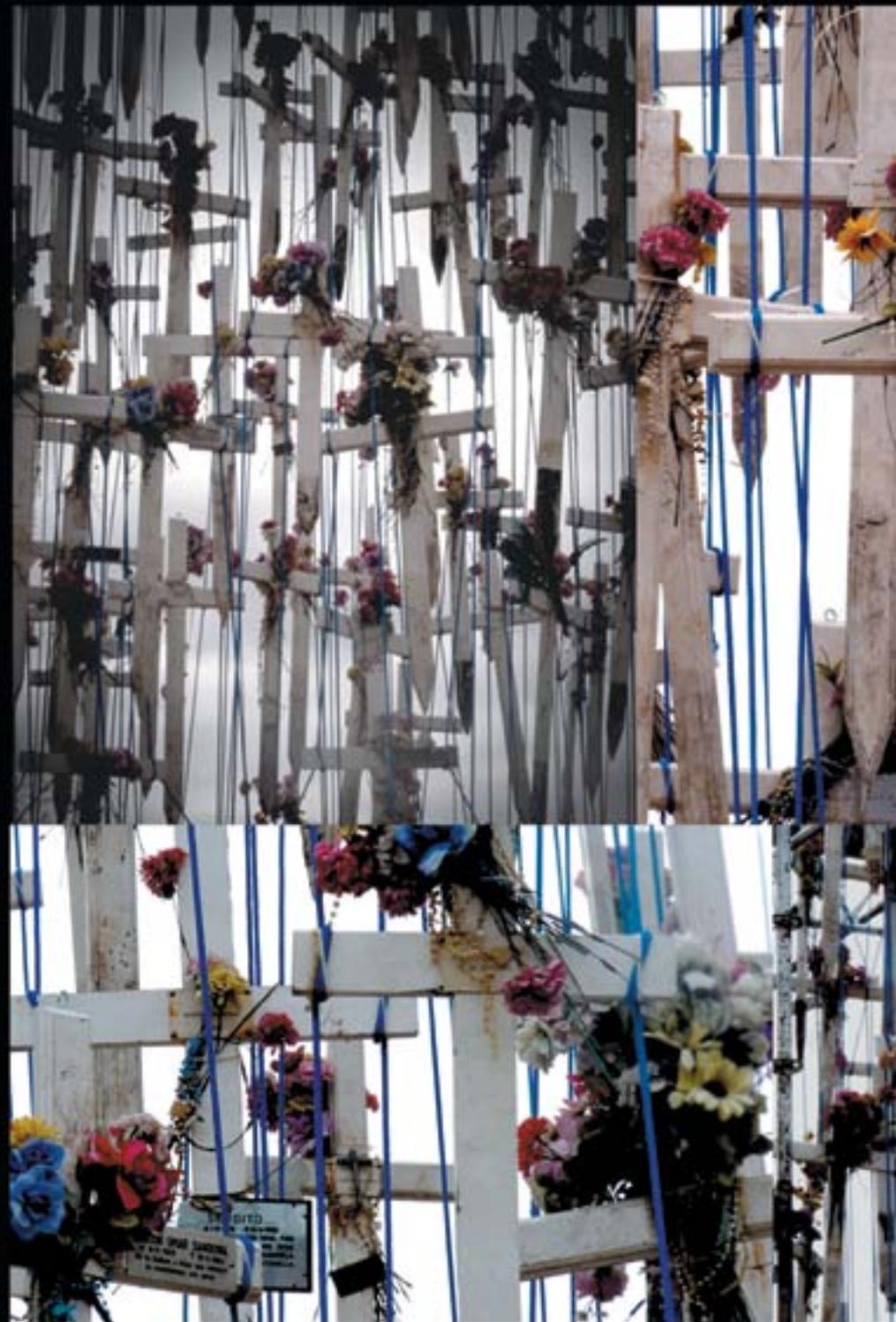
Palabras de la Dra. Ana Jaramillo, rectora de la UNLa.

En el marco del Congreso Latinoamericano “Malvinas una causa de la Patria Grande” en la Universidad Nacional de Lanús (UNLa) se realizó una muestra con las cruces traídas del cementerio de Darwin de los soldados argentinos caídos en la Guerra de Malvinas.

La muestra la realiza la comisión de familiares de caídos en Malvinas en conjunto con el Observatorio de Malvinas de la Universidad. (en Cardozo, 2011:18)

Fotografías de Galería de leMooniq:

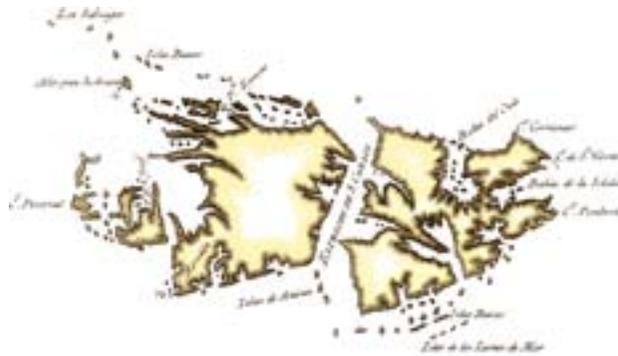
<http://actosfotograficos.blogspot.com.ar/2010/10/homenaje-de-todos-los-argentinos-los.html>







*Malvinas*  
*Soberanía, Memoria y Justicia*  
*- 10 de Junio de 1829 -*



*Sergio E. Caviglia*



Ministerio de Educación  
Provincia del Chubut

Secretaría de Cultura  
Provincia del Chubut



Caviglia, Sergio Esteban

Malvinas : Soberanía, Memoria y Justicia : 10 de Junio de 1829 . - 1a ed. - Rawson : Ministerio de Educación de la Provincia de Chubut, 2012. 206 p. : il. ; 20x29 cm.

ISBN 978-987-27565-2-9

1. Historia Argentina. 2. Malvinas. 3. Soberanía. I. Título  
CDD 982

Fecha de catalogación: 01/06/2012

Registro de la Propiedad Intelectual

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723

*Esta edición, sin fines comerciales, pretende ser un aporte a la Memoria, Soberanía y Justicia, y al conocimiento y comprensión de nuestra historia con fines educativos. No está permitida su venta, ni su reproducción -por cualquier medio - con fines comerciales.*

*La versión digital estará disponible en la página web del Ministerio de Educación y de la Secretaría de Cultura del Chubut.*

*Aunque el autor ha investigado exhaustivamente las fuentes para asegurar exactitud en los textos e ilustraciones contenidos en este libro, no lo exime de posibles omisiones, errores e inconsistencias involuntarias, dado lo vasto del tema tratado.*

*La reproducción de los textos y cartografía histórica no compromete en modo alguno los derechos de los estados soberanos en las áreas representadas.*

Correcciones

Julia Chaktoura

Maquetación y diseño de tapa y separadores.

Pablo Bilbao y Roxana Abelleyro





*Autoridades*

**Gobernador de la Provincia del Chubut**  
Martín Buzzi

**Vice-Gobernador de la Provincia del Chubut**  
César Gustavo Mac Karthy

**Ministro de Gobierno y Justicia**  
Javier Hugo Alberto Touriñán

**Ministro de Coordinación de Gabinete**  
Ricardo Trovant

**Viceministro de Coordinación de Gabinete**  
Miguel Montoya

**Ministro de Gobierno**  
Javier Touriñan

**Ministro de Economía y Crédito Público**  
Gabriela Marisa Dufour

**Ministro de Educación**  
Luis Armando Zaffaroni

**Ministro de la Familia y Promoción Social**  
Adrián Darío Maderna

**Ministro de Ambiente y Control del Desarrollo Sustentable**  
Eduardo Javier Maza

**Ministro de Producción**  
Eduardo Fabián Arzani

**Ministro de Salud**  
Carlos Sáenz

**Ministro de Hidrocarburos**  
Ezequiel Enrique Cufre

**Ministro de Agricultura, Ganadería, Bosques y Pesca**  
Pedro Zudaire

**Secretario de Infraestructura Planeamiento y Servicios Públicos**  
Pablo Antonio Punta

**Secretario de Trabajo**  
Marcial Paz

**Secretario de Cultura**  
Claudio B. Dalcó

**Secretario de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva**  
Rubén Oscar Zárate

**Secretaria de Turismo y Áreas Protegidas**  
Carlos Zonza Nigro

**Secretaria de Planeamiento Estratégico y Desarrollo**  
María Florencia Papaiani

## *Agradecimientos*

Al Gobernador de la Provincia del Chubut Martín Buzzi, quien siempre apoyó este proyecto y por las palabras que prologan este libro.

Al Ministro de Educación Luis A. Zaffaroni, la Subsecretaria Saida Inés Paredes, los Subsecretarios Alejandro Raúl Hiayes y Diego Javier Punta; que confiaron inmediatamente en la importancia de la realización de este libro sobre la historia de los hechos que fundamentan nuestra Soberanía en las Islas Malvinas.

Al Secretario de Cultura Claudio Dalcó, con la articulación del Director General Juan Trejo en un primer momento y luego a cargo de la Directora General Fernanda Mujica; que consideran de vital importancia el conocimiento de los hechos históricos y la memoria de las Islas Malvinas y su publicación.

Este trabajo surge en el seno de una de las reuniones del Gabinete Social Provincial en donde participamos junto con Lorena Wajdzik y Carlos Portas, en el marco del proyecto *Futuro con Memoria*, en representación del Ministerio de Educación. Allí los excombatientes habían solicitado la posibilidad de contar con material para la conmemoración del 10 de junio, Día de la Reafirmación de los Derechos Argentinos sobre las Islas Malvinas, Islas del Atlántico Sur y Sector Antártico. Luego de una reunión con Eduardo Oscar Vidal y Francisco José Asturi del Centro de Veteranos de Guerra de Malvinas de Rawson, quienes habían planteado la iniciativa, se decide iniciar el trabajo.

A Juan Sire, Daniela Jones, Diana Báez, Fabio Ortigosa, Lorena Wajdzik y Ariel Molina quienes con gran paciencia compartieron mis comentarios, me alentaron y apoyaron durante la investigación y redacción del libro.

A Adriana Fara, Graciela Di Sarli, Jenifer Jonas y Giselle Castro, que siempre han colaborado y alentado. A Víctor Brocaz quien en varias oportunidades realizó valiosos aportes para el libro.

A Belén Olaechea y Belén González por su gran paciencia y siempre atenta disponibilidad.

A Julia Chaktoura por su excelente y amable trabajo de corrección, aportes y comentarios.

A Cristina Velasco, del Centro Provincial de Información Educativa, del Ministerio de Educación, por su disposición en la impresión de prueba de los materiales y trámites legales.

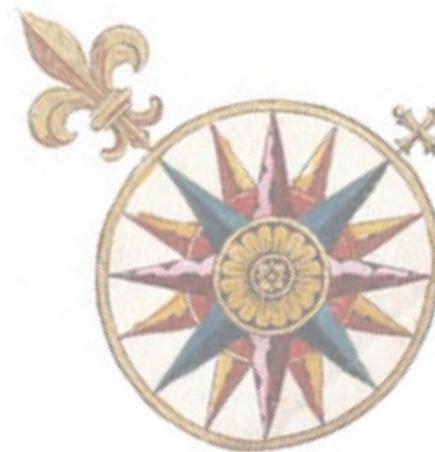
A Gustavo Fullana y a todo el personal de la Biblioteca Vacchina de la Secretaría de Cultura de la Provincia, que tan amablemente han colaborado en la preparación y copias de material documental para este libro

A Amanda Paz de Zamora y a todo el personal de la Biblioteca Popular Agustín Álvarez que como siempre mostraron atenta disposición y total colaboración en la búsqueda de materiales.

A Mariela Flores Torres por facilitarme el excelente artículo de Atilio Borón sobre Malvinas.

A Marta, a quien amo profundamente, que como siempre, me brindó un apoyo incondicional en este trabajo.

A mis padres Ada y Rolando.



## *Las Malvinas como causa democrática*

Por MARTÍN BUZZI \*

A 30 años de la guerra, el mundo oye con nitidez el reclamo de soberanía argentina sobre las Islas Malvinas. La lucha por el reconocimiento de nuestros derechos en el Atlántico Sur ha sido revitalizada por el fortalecimiento de la democracia, el ejercicio de nuestra memoria colectiva y la plena vigencia de los Derechos Humanos.

A ello se suma la coherencia diplomática y la firmeza de la posición del actual gobierno argentino. Aquel territorio pertenece por pleno derecho a la Argentina, a partir de sólidos argumentos jurídicos e históricos, aunque sigue ocupado por Gran Bretaña casi sin interrupciones desde 1833.

La presidenta Cristina Fernández de Kirchner logró fortalecer el consenso entre los aliados latinoamericanos y de otros continentes sobre la legitimidad de la soberanía argentina, pero fue más allá al denunciar todos los enclaves coloniales vigentes en el mundo, que en su mayoría –10 de 16– pertenecen a los británicos.

La Presidenta de la Nación ha enfatizado que el conflicto bélico por las Islas Malvinas *“no fue una decisión del pueblo argentino”*, y ha exigido que *“se descorra el telón que pretende hacer creer al Reino Unido que aquella decisión fue del pueblo argentino”*. Al completar una descripción impecable de aquel escenario de 1982, afirmó que en ese momento *“tampoco teníamos libertad los argentinos. Había presos sin nombre y apellido, y había detenidos desaparecidos que nunca volverán a aparecer”*. (1)

En estas tres décadas ha aumentado notablemente la comprensión del contexto en que se inició la guerra y de las consecuencias múltiples que produjo en la sociedad argentina. El debate por la soberanía nacional adquiere ahora un respaldo creciente entre los argentinos, al tiempo que la opinión pública avanza en una clara diferenciación entre el papel desempeñado por los jefes de la dictadura y el rol de los jóvenes sol-

dados que resultaron víctimas, incluyendo a quienes murieron durante el conflicto y a los sobrevivientes.

Por eso, los sufridos ex combatientes pueden ser considerados veteranos de guerra y sobrevivientes de una masacre al mismo tiempo. En ese marco, el Estado argentino respalda hoy el avance de las causas judiciales en curso, en las que se investigan los abusos y torturas que sufrieron soldados argentinos de manos de sus propios superiores, y que fueron desde la negación de alimentos hasta el abandono de persona y las torturas por robo de comida.

No hay que olvidar que los indultos del ex presidente Carlos Menem beneficiaron a los represores del período 1976-1983, pero también a quienes habían sido condenados por su responsabilidad en la guerra. Por esa razón, apelando al Tratado de Roma, la Convención de Imprescriptibilidad de crímenes de guerra y lesa humanidad, la Convención Americana de Derechos Humanos y la Doctrina de la Corte Suprema sobre Derechos Humanos, que permiten sortear la prescripción impuesta por el Código de Justicia Militar, se reclama que las torturas y malos tratos recibidos por los soldados argentinos sean considerados crímenes de lesa humanidad.

La Presidenta ordenó la difusión completa del *“Informe Rattembach”*, consciente de que la sociedad argentina busca comprender cabalmente lo que sucedió, y no detenerse solamente en el relato de los comportamientos heroicos, aunque en ellos no figuren los generales de la dictadura, severamente cuestionados en el informe citado.

El ex general Martín Balza ha sostenido que *“la crítica a quienes tenían la responsabilidad de gobierno en 1982 no constituye una actitud antipatriótica, como me lo insinuó un ex ministro de la dictadura militar actualmente condenado por delitos de lesa humanidad, sino que refleja cómo todos vivimos y soportamos la ineptitud e impericia de los*

*altos mandos en el conflicto”, y agregó que “quienes lanzaron hombres a esta aventura nunca asumieron sus responsabilidades ante sus subordinados y ante nuestro pueblo”. (2)*

Una creciente producción cultural, que incluye numerosos libros y películas, se ha ocupado especialmente de cómo lucharon y murieron nuestros soldados, bajo el telón de la ineficiencia y la falta de valor de sus propios jefes. En ellos se revelan las conductas mezquinas y especulativas de muchos jerarcas de la guerra, con expectativas de prolongar la dictadura a cualquier precio, y que disfrazaron sus intereses con llamados al honor y el patriotismo.

Nuestros soldados, en cambio, actuaron basados en un genuino sentimiento de Patria, pese a las penosas circunstancias a las que fueron sometidos por un ejército británico que defendía intereses coloniales, pero también por sus propios superiores argentinos.

Los ex soldados han tomado como propia la causa de los derechos humanos, y sostienen esos valores democráticos en la lucha por la reivindicación de su dignidad como personas, sin ceder en su bandera como defensores de la soberanía nacional.

La sociedad argentina respalda el reclamo permanente y pacífico de la Argentina sobre las islas y el gobierno apela al diálogo bilateral en busca de negociaciones diplomáticas. El Estado británico evita el diálogo bajo cualquier concepto, y enfatiza su repertorio de amenazas físicas y simbólicas.

Tal como señala el historiador Federico Lorenz, *“ante las sucesivas resoluciones de Naciones Unidas que instan a ambos países a negociar, la política exterior británica ha consistido en dilatar esa instancia. En ese marco, la guerra consecutiva al desembarco argentino en 1982, decidido y conducido por una dictadura militar, le permitió a la vieja potencia imperial británica reforzar su intransigencia desde una posición de fuerza y de aparente superioridad moral. Para lo primero, y como consecuencia de la guerra, construyó en Malvinas la base de Mount Pleasant, con lo que desde entonces en el archipiélago hay tantos militares como civiles. Para lo segundo, su argumento es que enfrentó a una dictadura en defensa de la libertad de los isleños, aunque*

*para hacerlo no tuvo inconveniente en aliarse con otra, la de Augusto Pinochet”. (3)*

Esta obra que impulsamos desde el gobierno del Chubut como herramienta de debate repasa contextos históricos, desde los tiempos de nuestros habitantes originarios, pasando por la administración argentina de las islas y la agresión sufrida por parte de grandes potencias como Estados Unidos y Reino Unido. Se ocupa de la era de los viajeros europeos, que construyeron visiones a su medida –siempre eurocentristas–, de las expediciones españolas y de la relación de España y otros países europeos con la Patagonia, además de analizar en detalle los argumentos británicos.

Somos conscientes de que el tema de Malvinas y la lucha por su soberanía han recuperado visibilidad gracias al impulso que desde el Estado nacional se otorgó a la memoria, la verdad y la justicia desde 2003, y a esa perspectiva nos sumamos, tal como lo explicitamos respecto del juicio por la Masacre de Trelew.

Para pensar el futuro de Argentina y la Patagonia en relación a las Islas Malvinas, tanto en el plano de una posible *“guerra de los recursos”* como en la cuestión geopolítica, será necesario tener en cuenta que *“la ocupación inglesa es un resabio no imperial sino colonial típico del siglo XIX. Sin embargo, coexiste con una característica contemporánea porque Gran Bretaña no hace nada sin la venia de los Estados Unidos. La ocupación de las Malvinas forma parte del operativo de control internacional que lidera Estados Unidos y que contiene una visión hacia la Antártida y de dominación sobre el Atlántico Sur”. (4)*

*“Debemos pensar a las Malvinas como parte de la Patagonia, y para comprender su historia debemos tener en claro que el asentamiento en las Islas fue el primer proyecto argentino de colonización permanente de la Patagonia Austral. Este fue truncado por la agresión y el desplazamiento forzoso de sus pobladores, por parte de Estados Unidos, que en 1832 destruyó y saqueó la colonia, y de Inglaterra que en un acto de agresión colonial usurpa las islas en enero de 1833”,* afirma el autor de esta obra.

El presente libro se suma así a aquellos que apuntan a formar concien-

cia nacional y educar a nuestras nuevas generaciones en el respeto a los valores de la Patria y los Derechos Humanos. Las Islas Malvinas, que forman parte del territorio de la provincia de Tierra del Fuego e Islas del Atlántico Sur pese a la imposibilidad actual de ejercer una ocupación real, están muy presentes en el corazón y la conciencia de todos los habitantes de la Patagonia.

Nuestra lucha por la soberanía argentina sobre las Islas Malvinas y la contribución permanente al debate abierto sobre el extraordinario impacto de la guerra en la democracia recuperada, desde 1983 hasta el presente, forman parte de un compromiso irrenunciable para cada uno de los argentinos, y lo es especialmente para los chubutenses. Presentamos este libro con la esperanza de ver a nuestras Islas integradas a la Patria en general y a la Patagonia en particular.

\*Gobernador del Chubut. Doctor en Ciencias Políticas.

1. Página 12. 2/4/2012.
2. Clarín, 12/04/12.
3. Le Monde, 07-05-10.
4. Katz, Claudio, Bajo el imperio del capital, Buenos Aires, Luxemburg, 2011.

*I.º Sebald de Weert*





# *Día de la reafirmación de los derechos soberanos en Malvinas*

*10 de junio 2010.*

Una fecha muy importante en el calendario educativo e histórico de nuestro país es el 10 de junio de 1829. Ese día se dio a conocer el decreto del Gobierno de Buenos Aires estableciendo la Comandancia Política y Militar con sede en la Isla Soledad y que comprendía a las islas adyacentes al Cabo de Hornos en el Océano Atlántico. En ese momento, se nombraba Gobernador a Don Luis Vernet.

Los fundamentos de la posición argentina se sustentaban en el derecho del primer ocupante con el acuerdo de las naciones europeas y por la jurisdicción de las islas que formaban parte del Virreinato del Río de la Plata. A partir de ese momento, nuestra Nación administró el territorio de un modo organizado, trasladó habitantes y garantizó un modo de vida acorde a los lineamientos del Derecho Internacional.

Por tal motivo, la usurpación británica de enero de 1833 constituye un insulto a la convivencia pacífica entre los Pueblos, porque realmente se transformó en un acto de lisa y llana piratería. Inglaterra invadió un territorio que le queda a más de 12000 km de distancia, desalojó a las autoridades y habitantes argentinos reconocidos como legítimos por el Derecho Internacional. Nuestro país reclamó por la vía pacífica y diplomática durante 149 años hasta el 2 de abril del 82 en que la bandera argentina volvió a flamear en nuestras Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur. Aún con esa decisión política tan controvertida Argentina quería llevar el tema a las Naciones Unidas para resolverlo diplomáticamente. El Reino Unido desoyó sistemáticamente los llamados de la Comunidad Internacional y en el 82 movilizó su Flota más grande desde el final de la 2º Guerra Mundial para mantener un enclave colonial absolutamente anacrónico en pleno siglo XX y en lo que va del siglo XXI.

Pero cometemos una enorme ingenuidad si creemos que Gran Bretaña se decidió por la Guerra en el 82 tan sólo por unas islas perdidas en el Sur del Mundo. El presente nos está dando la razón. Cuesta y duele admitirlo pero nosotros tenemos una presencia extranjera en nuestro propio territorio. Inglaterra construyó en las Islas, una enorme Fortaleza en Monte Pleasant, porque las Malvinas están ubicadas en un lugar estratégico del Mundo. Tienen una muy cercana proyección a la Antártida que acorde a los problemas energéticos y

alimentarios que ya se vislumbran se convierte en una Reserva de Agua Potable Estratégica para la Humanidad. Inglaterra con el apoyo de Europa quiere aprovecharla.

Hace varios años que se sospecha que hay petróleo en Malvinas. Hace algunas semanas, comenzaron las exploraciones y se ha descubierto que el petróleo es de buena calidad y lo convierte en comercializable.

Puedo seguir enumerando situaciones donde vemos el modo en que nuestra soberanía (que fue el motivo de luchas de generaciones de argentinos y de nosotros mismos en el 82 en Malvinas) sufre graves retrocesos. Mientras tanto, siguen los ladrillos en la pared de nuestra soberanía: por ejemplo convivimos con un infame Aeropuerto del ciudadano británico Lewis a muy pocos kilómetros de aquí, en Puerto Lobos, Sierra Grande en Río Negro. ¿Quién lo permitió? ¿La Constitución Nacional no prohíbe tajantemente la presencia extranjera en áreas vitales de la Nación y la Defensa Nacional? Hagamos el intento de ir a Gran Bretaña, Francia o EEUU, comprar una serie de hectáreas, cercarlas y prohibir el paso a cualquier habitante... ¿Ellos lo permitirían? Todos sabemos la respuesta...

Porque luchamos en Malvinas nos consideramos con el deber Moral de denunciar todos estos atropellos a nuestra dignidad y a lo que nos pertenece. No se puede entregar en el escritorio lo que defendimos en el campo de batalla.

Este año es fundamental para los argentinos: el año del Bicentenario. - Pero nuestra Nación tiene que encarar una nueva liberación (claro que por la vía pacífica) de las cadenas que hoy nos oprimen, es una ocasión clave para renovar el compromiso de luchar por nuestra Nación.

En esta oportunidad y con mucha humildad, les queremos decir a nuestros docentes que la Nación sigue siendo y hoy con más vigencia que nunca – el mejor Proyecto Colectivo a construir. Cuando se bombardea culturalmente con tanto individualismo, consumismo y fragmentación, la idea de una Comunidad vuelve a convertirse en revolucionaria. Asumamos ese compromiso ético con la vocación docente que Ustedes abrazaron.

Y para los chicos: tenemos una historia que hay que respetar y honrar en las actitudes diarias: siendo cada vez mejores alumnos, hijos, hermanos, compañeros y amigos.

Nosotros estuvimos en una guerra y nos quedó bien en claro que nada se resuelve con violencia. Por eso, les pedimos con todo el corazón que apuesten por la convivencia pacífica, la tolerancia, cultiven permanentemente el diálogo para resolver cualquier tipo de diferencias. Y en especial, les pedimos que quieran a su lugar no porque sea el mejor lugar de todos sino porque es nuestro. Se viene un futuro con muchos desafíos pero si tienen en claro este senti-

miento y estos principios, lo van a poder enfrentar, situados desde un lugar en el mundo: Patagonia Argentina. Nunca pierdan esto de vista. Quien está bien parado y arraigado, nunca se derrumba.

Tenemos que tener bien en claro, que Las Malvinas son argentinas, y la Argentina también.

Nosotros en Malvinas luchamos por todos estos principios, y 649 HEROES NACIONALES, compañeros nuestros, por todo esto dieron su propia vida.

Eduardo Oscar Vidal, Combatiente en y por Malvinas  
Centro de Veteranos de Guerra de Malvinas de Rawson  
Escuela n° 776, Playa Unión, Rawson, Chubut.



# Índice

## Introducción

Nuestro norte es el Sur

### 1. Los tehuelches y el nacimiento de las islas

### 2. Primeros Viajeros 1500 a 1764

Cartografía: de *La Física Sagrada* a *La Ciencia*.

Los relatos de expedicionarios, naturalistas y viajeros

El Derecho Internacional

#### 2. a. Las primeras expediciones españolas

1520 Expedición de Magallanes. Esteban Gómez en la San Antón.

El Islario de Santa Cruz

1535 (1529-1535) Simón de Alcazaba y Sotomayor

1540 Alonso de Camargo, Fray Francisco de la Ribera, expedición de Gutiérrez de Vargas y Carvajal (obispo de Plasencia)

1575 Thevet. *La Cosmographie Universelle*

1579 - 1584 Pedro Sarmiento de Gamboa

#### 2. b. El argumento de Gran Bretaña

Corsarios y piratas de Su Majestad Británica transitan por las costas patagónicas

1592 Expedición de Cavendish. John Davis

1594 Richard Hawkins

#### 2. c. Las expediciones de los Países Bajos

1598 - 1600 Jacob de Mahu, Simon de Cordes y Sebald de Weert

1599 - 1600 Oliver van Noort

1615 - 1617 Willem Cornelison Shouten y Jacob Le Maire.

#### 2. d. La reacción española

1618 - 1619 Bartolomé y Gonzalo García de Nodal

1690 John Strong

#### 2. e. Los franceses y el Mar del Sur

1701 Gouin de Beauchesne enero 1701

1704 Pedro Perré, señor del Coudray

1708 Porée, *l'Assomption*

1708 Woodes Rogers

1711 Jean Doublet, de Honfleur

1712-1714 Amédée Louis Frézier

1721-22 Jacobo Roggeween

#### 2. f. España y la Patagonia en el s XVIII

1740 Pizarro y Anson

1745 Primera tentativa inglesa de apoderarse de Malvinas

1745 Joaquín de Olivares

### 3. Puerto Soledad

#### Port Louis y Port Egmont 1764-1774

##### 3.a. 1764 La ocupación francesa, fundación de Port Louis

##### 3.b. 1º de abril de 1767. Puerto Soledad: La Gobernación de las Islas Malvinas.

##### 3.c. John Byron inicia la ocupación secreta. Puerto Egmont

José Joaquín de Ostolaza y *La Purísima Concepción*

2º Expedición de Byron

La real orden del 25 febrero de 1768

##### 3.d. 1765. La respuesta de Buenos Aires. La rendición de los ingleses.

La Flota de Madariaga y la rendición de los ingleses

Aprontes para la Guerra – La guerra diplomática

Restitución de puerto Egmont a Inglaterra

1767-1768 Domingo Perler

1768 Manuel Pando

1768 Segundo Viaje de Pando

1768 Viaje del Tte. de Navío Francisco Gil y Lemos

1770 Viaje del práctico, piloto don José Goicoechea



### 4. España y la Patagonia 1774-1810

#### 4. a. Las Malvinas durante el Virreinato del Río de la Plata 1778-1810

Los Gobernadores de las Islas Malvinas

#### 4.b. La fundación de establecimientos en la costa patagónica

La cédula real del 24 de marzo de 1778

#### 4.c. Malvinas y las expediciones a Patagonia

Gobernadores entre 1767 y 1811

La expedición de Alejandro Malaspina 1789-1794

La expedición de Clairac

Tratado de San Lorenzo de El Escorial o Nootka Sound

La Real Compañía Marítima de Pesca

1791 Juan José de Elizalde.

1790 Expedición de la corbeta San Pío y bergantín Nuestra Señora del Carmen

1794 Juan Gutiérrez de la Concha

## 5. Las Provincias Unidas del Río de la Plata 1810-1833

### 5.a. Patagonia y las Malvinas a partir de la Revolución de Mayo

Enero de 1811

### 5.b. Toma de posesión de las Islas Malvinas en nombre de las Provincias Unidas del Río de la Plata

Fundamentos de soberanía: La Colonia de Soledad

Los intereses franceses y las Malvinas

## 6. La colonia de Puerto Luis

### 6.a. 10 de junio de 1829

#### Creación de la Comandancia Política y Militar de las Islas Malvinas

La Colonia de Puerto Luis

La comandancia en el Estrecho de Magallanes.

Gran Bretaña y las deliberaciones previas a la usurpación de las Islas

1829 Reclamo inglés por la promulgación del decreto argentino

30 de agosto de 1829

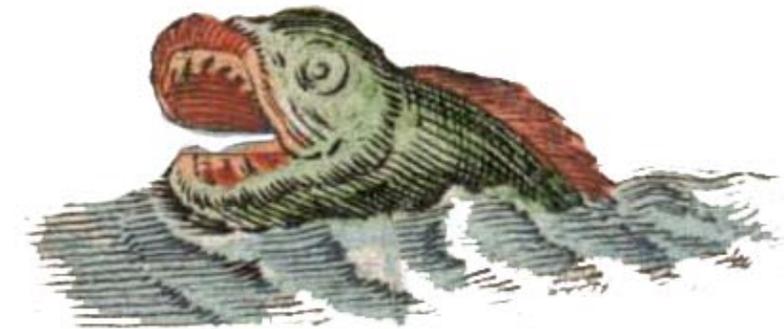
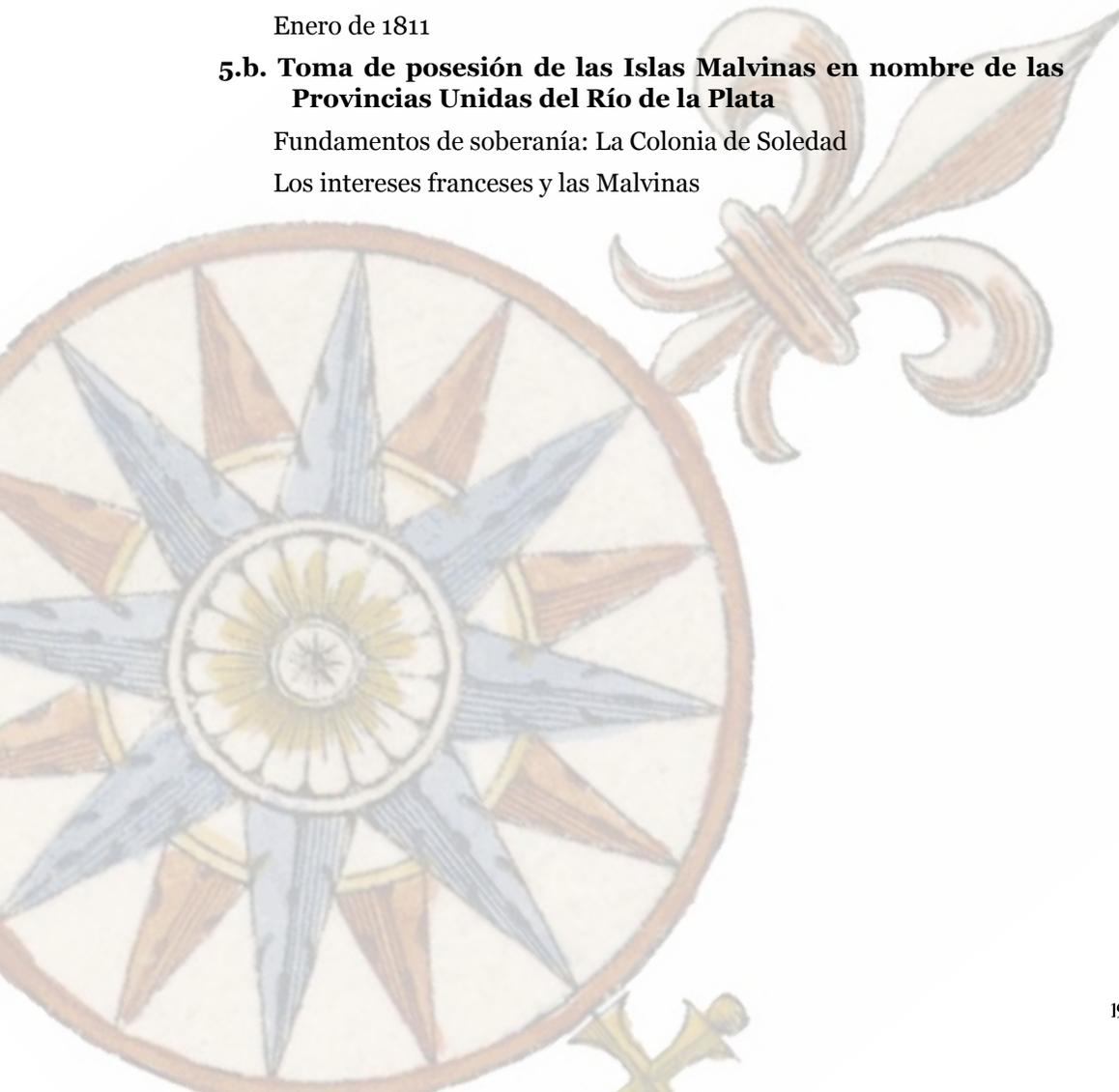
Debilitamiento de la unión de los pueblos de la región

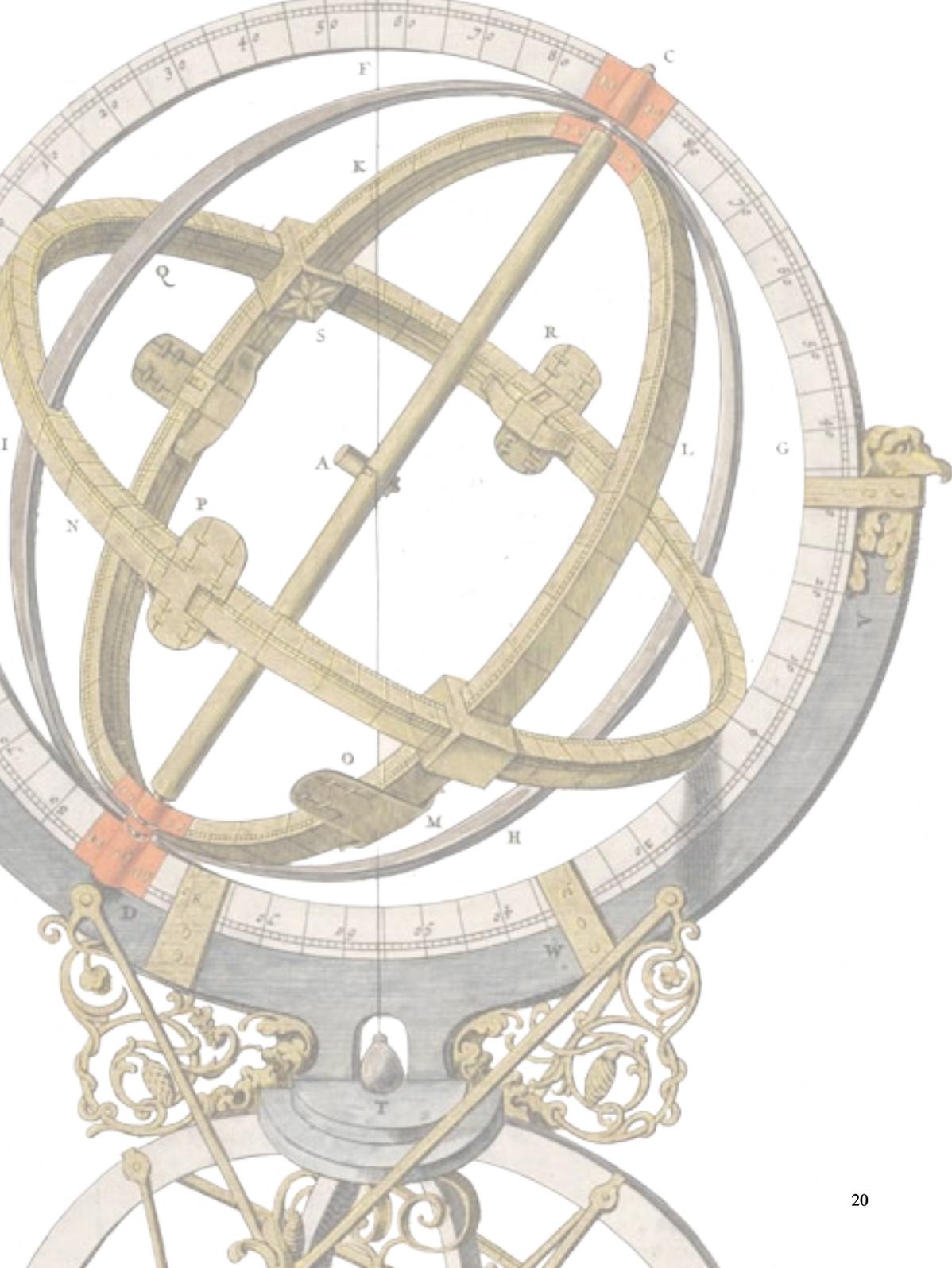
### 6.b. La usurpación de las Malvinas

De la tercería de dominio a la usurpación tercerizada

La usurpación británica

### 6.c. La resistencia de los gauchos de Rivero





## Introducción

### Nuestro norte es el Sur

**D**ebemos pensar a las Malvinas como parte de la Patagonia, para comprender su historia y tener en claro que el asentamiento en las Islas fue el primer proyecto argentino de colonización permanente de la Patagonia Austral. Este fue solo truncado por la agresión y el desplazamiento forzoso de sus pobladores, por parte de Estados Unidos que en 1832 destruyó y saqueó la colonia, y de Inglaterra que en un acto de agresión colonial usurpa las Islas en enero de 1833; a partir de allí se establece un gobierno para poder dar continuidad a un territorio anexado por la fuerza en tiempos de paz.

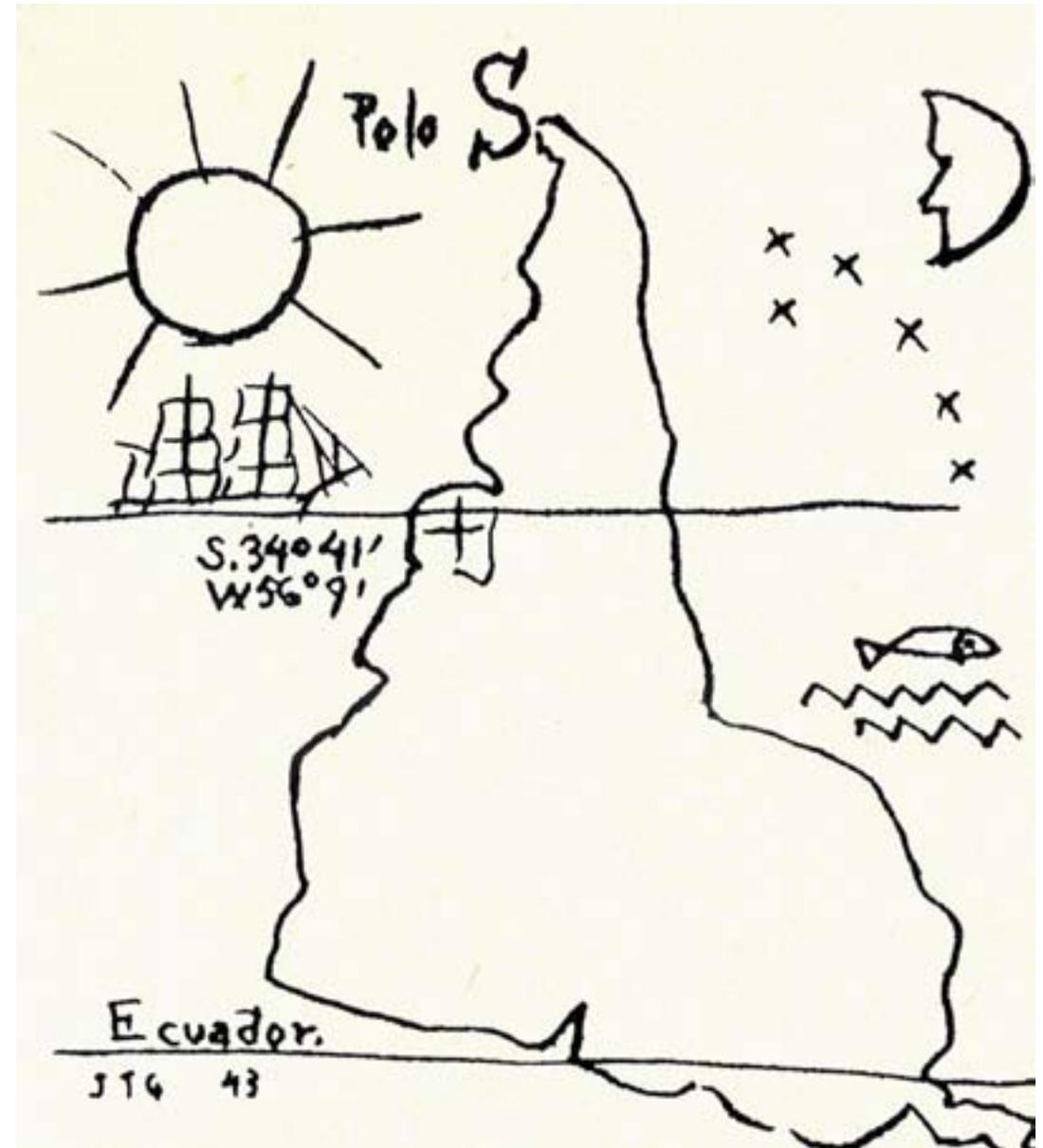
Nos recuerda Marcelo Luis Vernet —tataranietao del primer comandante político y militar argentino en las Islas Malvinas, Luis Vernet— que Malvinas está, como es lógico, en el anaquel de *Disputas por Soberanía*. Pero esta visión ha opacado otra circunstancia. Malvinas fue un proyecto de colonización patagónica. La colonia de Malvinas se constituyó con población argentina y albergó colonos de muy diversas naciones. La colonia de Soledad fue levantada por pobladores argentinos y originarios, fundamentalmente trabajadores rurales que desde las provincias de Santiago del Estero, Entre Ríos, Córdoba, Buenos Aires, Santa Fe y del Uruguay, fueron llegando, a partir de 1824. En 1829 llegan familias de campesinos alemanes, familias holandesas, escoceses, franceses y marinos genoveses, ingleses, irlandeses.

Decía Arturo Jauretche en 1959:

*Haga el lector una pequeña experiencia (...)*

*Invierta un globo terráqueo y mírelo desde el polo Sur. Si se limita a mirar nuestro propio país, percibirá en qué medida el sistema del Plata es un sistema radial por el que naturalmente se accede al centro del continente. Su visión geográfica habrá cambiado totalmente y también su visión política. Por el camino de la geografía estará entrando en la historia.<sup>1</sup>*

Los mapas son dinámicos y activamente construyen conocimiento acerca de nuestro modo de ver el mundo. Los mapas ejercen poder. Ello también



Joaquín Torres García, *América invertida*, 1943

generó lo que algunos geógrafos llaman contra-cartografías. En ellas se desmascara el aspecto político implicado en la confección de los mapas.

Un claro ejemplo de estas contra-cartografías es la famosa representación de Suramérica del artista uruguayo Joaquín Torres García. Al ubicar el Polo Sur en la parte de *arriba*, se da una afirmación visual no subordinada, de la importancia del continente. Torres García subraya el impacto en su nombre, al considerar la *inversión* como un desafío. Este mapa es hoy utilizado, luego de siglos de avasallamiento colonial, como un ícono de los esfuerzos suramericanos por el reclamo de su posición en el mundo.

Decía Joaquín Torres García en 1944:

*He dicho Escuela del Sur; porque en realidad, nuestro norte es el Sur. No debe haber norte, para nosotros, sino por oposición a nuestro Sur. Por eso ahora ponemos el mapa al revés, y entonces ya tenemos justa idea de nuestra posición, y no como quieren en el resto del mundo. La punta de América, desde ahora, prolongándose, señala insistentemente el Sur, nuestro norte.*

*Es decir, olvidar lo del Viejo mundo, y poner toda nuestra esperanza, y nuestro esfuerzo, en crear esta nueva cultura que aquí tiene que producirse. Olvidar artistas y escuelas; olvidar aquella literatura y filosofía; limpiarse, renovarse; pensar al compás de esta vida que nos circunda. [...] Deja, pues, autores y maestros, que ya no pueden servirnos, puesto que nada pueden decirnos de lo que debemos descubrir en nosotros mismos.* <sup>2</sup>

Es tan impactante, cómo la *norma* o *convención* cartográfica actúa en nuestra elección inconsciente que si ponemos este mapa y otro *habitual* al lado, tendemos a elegir el *normal* de forma inmediata, pues el otro está *invertido*!

Cada vez que estudiamos un mapa, un topónimo o realizamos un enfoque geopolítico, la geografía estará entrando en la historia, como decía Arturo Jaurtche, por ello debemos fijar claramente las coordenadas desde donde abordamos el tema. <sup>3</sup>

En este libro vamos a hablar de un territorio de la República Argentina que permanece ocupado ilegalmente por el Reino Unido. Este espacio geográfico históricamente determinado, está conformado por los archipiélagos de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur, con sus espacios marítimos,

tanto los superficiales como los de la columna de agua y del lecho y el subsuelo marino correspondiente.

Estos espacios permanecen ocupados por una potencia extracontinental desde 1833. Como esta usurpación continúa, tanto la Argentina como los países de la unión sudamericana de naciones están adoptando políticas comunes para restablecer el principio de integridad territorial, quebrado por el Reino Unido en el Atlántico Sur. De hecho se cumple con el mandato constitucional que dice:

*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.*

*La recuperación de dichos territorios y el ejercicio pleno de la soberanía, respetando el modo de vida de sus habitantes, y conforme a los principios del derecho internacional, constituyen un objetivo permanente e irrenunciable del pueblo argentino. Constitución Nacional, Disposición transitoria primera.*

En concordancia la Ley N° 23.775 de Provincialización del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur del Congreso de la Nación establece que las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, junto con Antártida Argentina y los espacios marítimos correspondientes, constituyen una unidad geográfica, histórica y jurídica perteneciente al territorio de la República Argentina y que forma parte de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Aunque hay numerosos antecedentes de soberanía española en las Islas, la fecha de 10 de junio 1829, es importante pues es cuando se crea la Comandancia Política y Militar de las Islas Malvinas dependiente de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

El libro, por su extensión y características, pretende acercarnos a través de diversos recortes a comprender cuales han sido algunas lecturas acerca de las Islas Malvinas. Estos recortes están acompañados en la mayoría de los casos de mapas, dibujos, grabados, etc., que era la documentación que siempre complementaba los textos de los descubrimientos. Se trató de elegir ejemplos significativos con información usualmente no accesible en los libros que han tenido gran difusión. No se pretende realizar aquí un tratado exhaustivo, tampoco un recorrido histórico en sí, sino una apretada síntesis de los acontecimientos a lo largo de tres siglos, con información actualizada.

La mayoría de los ejemplos están basados en las consultas de fuentes primarias y/o primeras ediciones. Hemos siempre verificado y/o corregido las citas recurriendo a las fuentes originales. Al final solo citamos las más importantes por razones de espacio. Han sido de consulta permanente y por ello las queremos mencionar aquí especialmente, los trabajos de Azpiri, Martinic, Navarro Floria y Canclini, como así también las páginas Webs y mapotecas digitales citadas en la Bibliografía.

La mayoría de los libros acerca de Malvinas, se siguen basando en las obras de aquéllos que la historiografía oficial argentina califica como expertos en la materia. Esta historiografía parte básicamente del libro de Groussac, Caillet Bois, etc, que en realidad toman muchos elementos de un libro de Grimbolt de 1843, y son tratados casi como si se tratara de un canon. Rosana Guber en *La recuperación de la frontera perdida. La dimensión mítica en los derechos argentinos a las Islas Malvinas* y en *¿Porqué Malvinas?* examina la vigencia del relato histórico que fundamenta los derechos argentinos sobre las Islas Malvinas, ocupadas por Gran Bretaña desde 1833, este es un análisis crítico de acuerdo a las nuevas corrientes de investigación. Guber en los libros mencionados, los del Observatorio Malvinas de la UNLa y los del Ministerio de Educación de la Nación (citados al final del libro) están generando una nueva y muy rica lectura de Malvinas desde nuevas y enriquecedoras perspectivas que compartimos.

Iniciamos el primer capítulo con los relatos sagrados del pueblo *Aoniken'k* — conocidos como tehuelches del sur— acerca de las islas situada en el medio del mar.

En el siguiente capítulo tratamos a los viajeros y expediciones europeas al mar del Sur desde 1500 a 1764. Los mapas y visiones de los viajeros tienen que ver con las creencias y concepciones del mundo de cada lugar y período. Enunciaremos algunos temas para mejor comprensión de la cosmovisión europea y sus cambios, durante estos siglos y su influencia en la construcción de los diarios y mapas, y las cautelas que se deben tener en su lectura. Estos relatos de viajes y mapas comienzan también a construirse no solo como herramienta de dominio, sino que cobran importancia editorial, hasta convertirse en un género literario en sí mismo. Hacemos una muy breve síntesis del derecho internacional, sus cambios y las implicancias en la interpretación de los derechos de dominio en tierras y mar.

En el tercer capítulo analizamos los primeros intentos de colonización de las Islas. El del francés Louis Antoine de Bougainville, que se concreta en febrero de 1764 con la fundación de la Colonia de *Port Louis* que es la primera ocupación efectiva de las islas, y finalizan en el reconocimiento de derechos a España

y a Felipe Ruiz Puente como 1º Gobernador de las Islas Malvinas. Luego de instalada la colonia francesa se da la primera usurpación británica. La corte española, combate y expulsa a los británicos, para ello se organizó una flota al mando de Juan Ignacio de Madariaga, y el 10 de junio de 1770 los ingleses se rinden. Luego tras una muy compleja batalla diplomática Puerto Egmont es restituido a los británicos y de acuerdo a la *promesa secreta* es recién abandonado definitivamente en 1774. Simultáneamente a estos acontecimientos, en la costa patagónica se estaban realizando expediciones de relevamiento y exploración.

En el cuarto capítulo nos ocupamos de los 19 Gobernadores Españoles de las Islas Malvinas y los acontecimientos en Patagonia desde 1774 a 1810. La bandera española fue en Puerto Soledad la única expresión de soberanía en las islas. Los gobernadores dependían del Gobernador de Buenos Aires o del Virrey del Río de la Plata. La presencia en las aguas territoriales de la Patagonia de buques *pescadores*: balleneros y loberos, en su mayoría británicos, franceses, y norteamericanos, buscaban proveerse de aceite de ballena y sus productos derivados y de aceite y piel de lobos marinos. Los españoles, siempre temerosos de un asalto inglés a sus posesiones americanas, temían que se convirtieran en la avanzada de una acometida militar. Las autoridades virreinales comenzaron a patrullar las costas con claros objetivos estratégicos y de control del territorio: reconocer y cartografiar; verificar o desmentir información acerca del proyecto de los ingleses para establecerse en la costa patagónica e islas. Debido a ello se fundan varios establecimientos en la costa Patagónica: fuerte de *la Canadellaria*, el fuerte *Nuestra Señora del Carmen* y la Colonia de *Floridablanca*.

En el capítulo seis vemos las Islas y su relación con los primeros gobiernos patrios de las Provincias Unidas. Apenas instalada, la Primera Junta legislaba sobre las Islas como una jurisdicción propia y con cabal ejercicio de la soberanía que poseía sobre el Archipiélago. Luego David Jewett tomó posesión de las Islas en nombre de las Provincias Unidas del Río de la Plata y su establecimiento se formalizó el 6 de noviembre de 1820 en un acto público en Puerto Soledad. Durante la década de 1820 los gobiernos argentinos realizaron diversos actos demostrativos de su soberanía sobre las Islas Malvinas, incluyendo la designación de gobernadores, la legislación sobre recursos pesqueros y el otorgamiento de concesiones territoriales. El 10 de junio de 1829 el gobierno promulgó un decreto disponiendo que, *Las Islas Malvinas y las adyacentes al Cabo de Hornos, en el mar Atlántico, serán regidas por un Comandante Político y Militar*. Luis Vernet fue nombrado Comandante e inició el desarrollo comercial de las Islas, y dio a conocer las utilidades que podría producir la colonia, se mejoró el asentamiento de Puerto Soledad, al que rebautizó como Puerto Luis. A partir de allí planea una comandancia sobre Magallanes a través de un acercamiento con los *Aoniken'k* del Estrecho. Estas políticas generan en la corona

británica una serie de deliberaciones acerca de la necesidad de usurpación de las islas. La aplicación de la Ley de pesca y captura de tres barcos loberos norteamericanos, desencadena un ataque norteamericano que destruye la colonia y el traslado de la mayoría de sus habitantes a Montevideo. Posteriormente el capitán John James Onslow, en enero de 1833 le exige al gobernador Pinedo, que ha recibido orden del Almirantazgo de alzar la bandera británica en las islas, y que debe ser arriado el pabellón argentino. Pinedo, sin ningún tipo de resistencia, embarca a sus hombres y retorna a Buenos Aires. Antonio Rivero, sus gauchos y los *charruas* —según la versión inglesa *beligerantes*— fueron los únicos que resistieron durante varios meses. Arriaron el pabellón inglés, e izaron la bandera de la Confederación Argentina durante cuatro meses a la espera de refuerzos. Ese apoyo nunca llegó. Fueron finalmente derrotados, hechos prisioneros y trasladados engrillados a Río de Janeiro y de allí a Inglaterra. Más allá de todas las acusaciones, Rivero y su gente, fueron traídos de vuelta a Montevideo y liberados en la noche.

En un próximo volumen esperamos tratar específicamente el tema de los recursos naturales, las relaciones de los primeros colonos patagónicos con Malvinas y el rol de las misiones religiosas asentadas en las Islas, en el siglo XIX.

En muchos espacios está circulando una frase apócrifa que se suele atribuir a San Martín: *No me preocupa el gringo que me compra, sino el criollo que me vende*. Más allá de la veracidad de su atribución, nos muestra una nueva necesidad de lectura de los acontecimientos sociales.

La historiografía oficial, como muchas otras lecturas sociales descontextualizadas, han puesto casi siempre mucho énfasis en la externidad del enemigo. Esta ha sido una forma muy elegante de ocultar connivencias basadas en la sola especulación económica y/o tráfico de influencias y poder. El gaucho Rivero, por ejemplo, fue juzgado por la Academia Nacional de la Historia, sobre la base de la documentación inglesa y en una lectura evidentemente clasista y eurocéntrica.

Actualmente algunos intelectuales consideran que es más importante el derecho de autodeterminación de los usurpadores de las islas. Pero esta lectura *olvida* que quienes las estaban poblando como primeros ocupantes eran los que realmente poseían este derecho. Ellos fueron brutalmente atacados y expulsados por los norteamericanos y luego por los británicos, sin jamás haber sido consultados. Esta es la base de la estrategia colonial de los imperios, expulsar, recluir o matar, en forma directa o tercerizada, luego declarar *tierra de nadie*, y establecer que los nuevos colonos son los originarios. Está dentro de la lógica del usurpador sostener estas mentiras históricas, para legitimar su dominio colonial, pero asombra la connivencia del *intelectual-criollo que me vende*, que prefiere ser súbdito antes que ciudadano argentino.

Queremos citar estos comentarios, escritos por un ARGENTINO\* en 1851. Ellos nos dan una idea del sentimiento nacional acerca de las Islas a 18 años de la usurpación:

*No es exacto [...] que la Ynglaterra se ha hecho dueña de las islas Malvinas sin oposicion. Si por oposicion, se entiende lo que se hace por medio de las armas, ninguna duda cabe, que la Confederacion Argentina, no ha hecho oposicion de ese género, a tan violento é injustificable acto de despojo. Aun existe abierto y en discusion con la Gran Bretaña, el reclamo del Gobierno Argentino por esa misma usurpacion; y S. E. el Sr. General Rosas, anualmente recuerda en su Mensage á la Legislatura, que persiste en la defensa de esa propiedad nacional, que mas tarde ó mas temprano ha de venir otra vez al poder de su dueño legítimo la Confederacion Argentina. La oposicion diplomática, que es la que existe, vale, en cuanto al derecho, tanto ó mas que la primera, porque es la defensa razonada, de derechos justos é incontrovertibles, mientras que la segunda solo establece el sic volo, sic jubeo [Así lo quiero, así lo mando] de los prepotentes. [...]*

*Que la Inglaterra se canse ó nó, que haga justicia al Gobierno Argentino ó persista en su espoliación no es menos cierto que á ella no pertenecen las Malvinas, como á ninguna otra nación de la tierra, sino a la Argentina. El T. un ARGENTINO*

\* Estas citas son notas al pie del traductor de 'Yslas Falkland ó Malvinas' de 1843, escrito por P. Grimbolt. Una nota manuscrita en la contratapa atribuye el seudónimo de un ARGENTINO a Don Braulio Costa; otros a José Roque Pérez, juriconsulto y masón argentino y también a José Tomás Guido. En Grimbolt [1843] 1851: 4-5 y 90-91

*Los tehuelches y el nacimiento  
de las islas.*



**Patagonum Regio**

ubi incolae sunt Gigantes & et  
ad summum 10. pedes longi,  
facies suas varijs coloribus ex  
diversis herbis expressis pin-  
gunt.



## 1. Los tehuelches y el nacimiento de las islas

En un atardecer de otoño, el anciano cacique Papón, le contaba a Ramón Lista:

*Allá, por donde andan los vapores [bruma], allá desapareció El-lal y los cisnes, sus hermanos*

Cuenta la tradición que *Elal* vino de oriente. Nació en una isla situada en medio del mar. Esta isla había sido creada por un ser todopoderoso que pasó mucho tiempo inactivo sumido en tinieblas y llorando constantemente. De su llanto se había formado el mar, pero al pensar en la terrible soledad y oscuridad que le rodeaba, dio comienzo a la creación.

Este ser misterioso que aparece en todos sus *karlem-shenik* —cuentos de los

antiguos— creó el mar con su llanto, creó la luz, el sol y también una isla en la cual por su voluntad tuvo origen la vida, mucho antes de que naciera *Elal*. El autor de todo cuanto ocurrió, según sus cuentos viejos, y por ello al extraordinario bondadoso ser que todo lo podía y que siempre existió, le daban el mismo nombre que al firmamento.

En la legendaria y antiquísima isla, aparecieron como primitivos y monstruosos moradores, los gigantes, hijos de las montañas.

Luego se da el largo ciclo de relatos de este pueblo que finaliza con la creación de la Patagonia. La misión de *Elal* ha terminado, ha hecho al tehuelche, ha liberado a la tierra de los monstruos que la asolaban, *ha echado la semilla primera de moral en el corazón de la criatura humana*, enseñó el secreto del fuego, les ha dado armas, las capas de pieles y el toldo.

*Elal* un día resolvió dar por terminado sus trabajos y reuniendo sus más fieles cazadores, les anunció la decisión irrevocable que había tomado: se marcharía al amanecer luego de hablarles una vez más, pues a ellos les correspondía entonces reemplazarlo, continuar su obra y quedarse hasta que resolviera llevarlos a su lado. La última reunión de los hombres con su héroe, tuvo lugar a



orillas de una gran laguna, donde los cisnes al rayar el alba mostraron gran agitación.

Elal entonces *Metamorphoseándose en avecilla; reúne a los cisnes sus hermanos; pósase sobre el ala del más arrogante, y en bandada rumorosa va a través de los mares, hacia el este, descansando en las islas misteriosas que surgen de las ondas, heridas por sus flechas invisibles.*

- *Allá, por donde andan los vapores, allá desapareció El-lal y los cisnes, sus hermanos, -me decía el anciano Papón.* <sup>4</sup>

Tenían certeza de la existencia de estas islas pues algunas de las aves acuáticas, sin costumbres marinas, como el cisne, el flamenco y las avutardas al comenzar y finalizar el invierno llegaban del mar o se lanzaban resueltamente al horizonte brumoso. Según ellos las aves iban y venían de esta isla legendaria.

Los flamencos que viven en las solitarias lagunas patagónicas, un día, como obedeciendo un misterioso llamado, se muestran inquietos y buscan alimentos y levantan la cabeza durante horas enteras. De pronto se agitan, batan las alas, alzan la cabeza y amagan vuelos cortos sobre la laguna, para remontarse resueltamente y lanzarse en dirección al mar, perdiéndose su rosado plumaje en el brumoso horizonte.<sup>5</sup>



Tapiz de Elal - fragmentos-

Un grupo de docentes inició en 1985 una investigación histórico-antropológica para recopilar las distintas versiones del mito de Elal. Luego los niños de escuelas de la provincia de Santa Cruz hicieron más de 5000 dibujos para ilustrar este ciclo mítico. Finalmente se realizó una síntesis poética de los textos y un equipo de artistas plásticos realizó el diseño definitivo de esta maravillosa obra. En su bordado se usaron lanas, tinturas locales y recetas tradicionales de teñido. Se tardó siete años en finalizar el trabajo. El tapiz -de casi 27 metros de largo- desde 1992, está en la ciudad de Comandante Luís Piedra Buena.



# Cartografía de las Islas Malvinas

Plano de las Islas Malvinas situadas en la latitud de 51 grados 28 minutos Sur y en 316 grados 30 minutos de longitud según el Meridiano de Ferri se arreglado à los últimos reconocimientos hechos en ellas por Mar y Tierra de orden de su Gobernador D. Felipe Ruiz Puente.

Explicacion		AÑOS		Explicacion	
A Puerto de la Soledad	G Bahía grande	En línea de puntos encerrados demarcan el camino que se hizo en la isla y se tirado del puercuero al que practica en la bahía de San Carlos	En línea negra de puntos marcados desde la Bahía del Oeste hasta Puerto Egmont es la línea que hizo la Colata de S. A. nombrada al Sr. Felipe en el mes de Octubre de 1769 la cual son los límites de posesión según lo entendido hasta el punto que se el Puerto de la Soledad.	N Bahía de San Carlos	T Bahía de la Soledad
B Bahía de la Soledad	H Escudo del Barroco	En línea de puntos encerrados demarcan el camino que se hizo en la isla y se tirado del puercuero al que practica en la bahía de San Carlos		O Bahía de San Carlos	V Bahía de San Carlos
C Bahía de San Carlos	I Puerto de San Carlos			P Bahía de San Carlos	X Bahía de San Carlos
D Bahía de San Carlos	K Bahía del Oeste			Q Bahía de San Carlos	Y Bahía de San Carlos
E Bahía de San Carlos	L Bahía de la Soledad			R Bahía de San Carlos	Z Bahía de San Carlos
F Bahía de San Carlos	M Montañas de San Carlos			S Bahía de San Carlos	



# Marinas Argentinas



GIGANTVM  
REGIO



Gutiero. Insula de Sanson



Islario de Santa Cruz. Ys Sanson

Libro segundo  
del Bo



Martines; Isla del pato



l'asemcam

1581



Tres lihas

1618



Quad. Ys de Alencam

1600



# Malvinas Argentinas



Schouten, *Islas Sebaldes*

1619



Ys de Sibaer de Bau

1618



Gerritsz. *Sebold de Waerds eylanden*

1630



Sanson. I. Sebaldi de Werde

1650



Doublet Isles de Sebald

1709-10



Beeckverkoper. Sybolt de Waerds Eylanden

1660

*Estados Unidos*

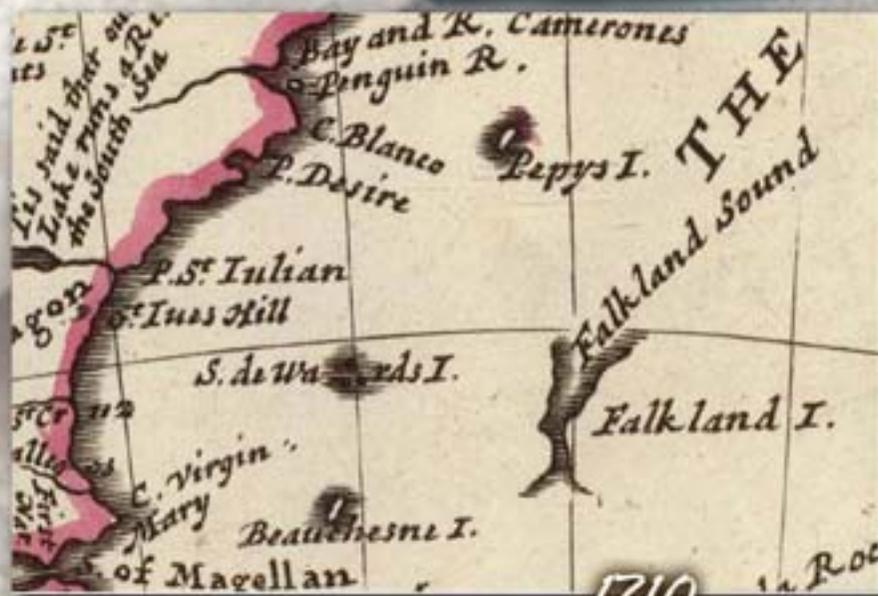
*Liudar*

*Amsterdam*  
*Amsterdam*

*Amsterdam*

*Amsterdam*

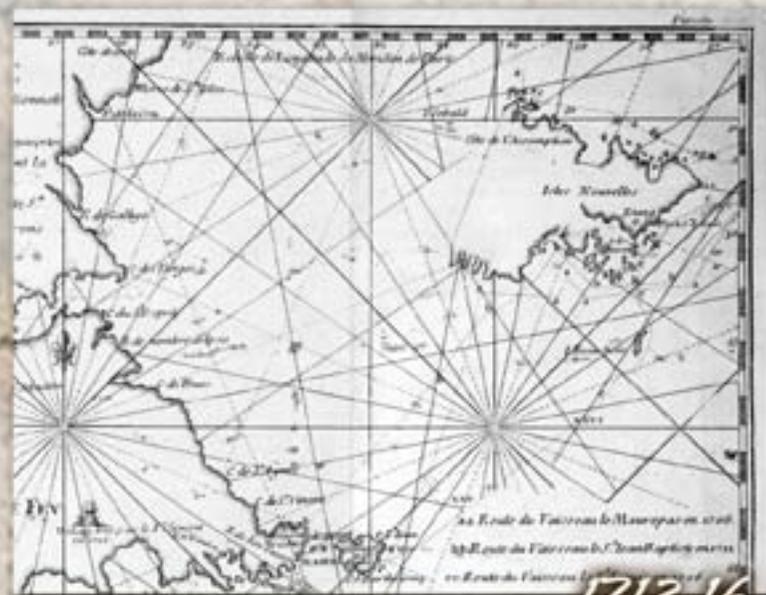
# Malvinas Argentinas



Moll. Pepys I.; S. de Wards I.; Beauchesne I.; Falkland I.



Beauchesne, Is. Sebald, Is. Beauchêne, Is. Anycan



Frézier Îles Nouvelles



Hereditibus. Isles de Sebald de Weert

1733



Quiroga. Isla de Sebald de Weert, Islas de Anicam

1745



Bellin. Is. de Falkland

1740

net  
des Isles  
alouines

# Malvinas Argentinas



Ruiz Punte, Islas Malvinas

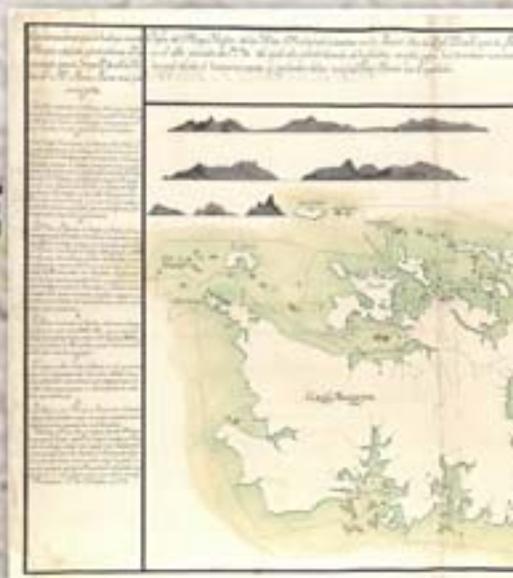
1769



Bugainville, Isles Malouines

1763

## Libro segundo del altura del Sol.



Ruiz Punte, Yslas Malvinas



# Malvinas Argentinas



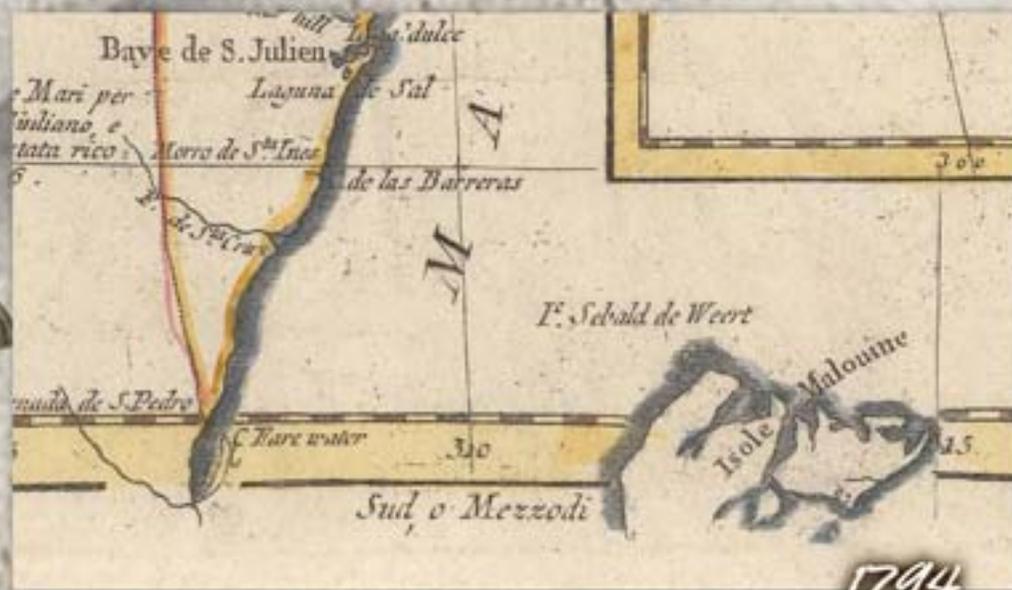
Elizalde. Yslas Maluinas

1792



Fréycinet. Îles Malouines

1825



Antonio Zatta e figli. Isole Malouine

1794



Vemet. Malvinas

1826-28



# *Primeros Viajeros 1500 a 1764*





## 2. Primeros Viajeros 1500 a 1764

### Cartografía: de La Física Sagrada a La Ciencia.

Los mapas y visiones de los viajeros tienen que ver con las creencias y concepciones del mundo de cada lugar y período. Enunciaremos algunos temas para mejor comprensión de la cosmovisión europea —y sus cambios— durante estos siglos.

Para los europeos en el siglo XVI el mundo había sido creado por Dios, era mantenido por él, y sería destruido antes del Juicio final. La tierra había sido creada como morada del hombre. La historia del mundo estaba narrada en la Biblia, y a ella había que remitirse para cualquier explicación.<sup>6</sup>

Pero también aquí comienza a separarse la ciencia de la fe. Es el momento en que la unidad de cristiandad se rompe con la Reforma protestante. Hay una muy fuerte relación entre las corrientes protestantes y el desarrollo del capitalismo moderno. La santificación no exigía una vida apartada del mundo, sino que podía realizarse en él. El trabajo era estimulado y con él la acumulación de riquezas. El éxito podía considerarse como una prueba de Dios y paradójicamente, sin que presente contradicción, con el puritanismo calvinista. Aparece un Dios más próximo y asequible a los hombres, que seguía cuidándolos por medio de la providencia. A partir de la observación del mundo podían elevarse al conocimiento de Dios.

La Iglesia romana, sigue manteniendo un sistema basado en la mediación eclesiástica. El dios era un Dios distante del practicante. La creación era vista como obra de Dios y se trataba de describir esas jerarquías establecidas por el creador.

Simultáneamente dos concepciones del mundo enfrentan parte del pensamiento occidental judeo cristiano. Una es la visión optimista y otra la pesimista. La primera es la tradicional que plantea que el mundo es diseñado por el Creador

para morada de los hombres, es natural que sea bueno, bello y apto para la vida, hay una aceptación del plan divino. En la otra visión la tierra y la humanidad están sometidas a una profunda decadencia o degradación, ligada a la concepción clásica relacionada con la *Edad de Oro*.



1873 Atlas Moussy. Villa fabulosa de los Césares, ubicada en una región donde hoy está la localidad de Gualjaina. BAA



Un gigante Patagon tragando una flecha, mujer gigante con su capa.  
Detalles de grabado de 1626.

El mito de la *Edad de Oro perdida* o *Estado de Naturaleza* fue sustituido por uno de plata, bronce, hierro, pone el acento en la decadencia moral de la humanidad, o sea en el aumento del pecado y del mal.

El descubrimiento —para los europeos— de América, de la existencia de nuevos pueblos y de nuevas y diversas clases de animales y vegetales, plantea problemas de enormes implicancias teológicas y científicas, políticas y por supuesto económicas.

Entre estos está el tema de la búsqueda del paraíso, que algunos viajeros lo situaban en la Amazonia. Rápidamente se transforma en la búsqueda de El Dorado o Ciudad de los Césares, con toda la riqueza y la abundancia, que muchos viajeros ubicaron en la Patagonia, aún hasta mediados del s. XIX.

Estos períodos previos, antdiluvianos, están también ligados a la existencia de los gigantes avalados por el Antiguo Testamento y de la mayoría de los mitos de la humanidad. Son las razas de gigantes u hombres de estatura sobresaliente y de gran fuerza, contemporáneos de Moisés.

Esta es una de las causas por las que se resaltan en los viajes las noticias sobre pueblos de gigantes u hombres de estatura desmesurada. Pigafetta, uno de los relatores del viaje de Magallanes, decía en 1520, de su encuentro en San Julián con los *Patagones*: *nuestra cabeza apenas llegaba a su cintura*. Este tema perduró en todo el siglo XVII y XVIII, aun después de mediciones fehacientemente realizadas y publicadas.

Estos hombres, darían las pruebas de que América fue poblada antes del Diluvio Universal. A partir de allí, por la decadencia, disminuye la estatura de los hombres *y durará esta desgracia hereditaria hasta el fin de los siglos porque todos venimos de aquella línea infecta*.

Ante estas posturas aparecen las optimistas, de la *restitución*, cuyas ideas se pueden sintetizar en el siguiente planteo *todo lo que se quita al mar de sal se lo restituye la tierra suficientemente por medio de los ríos*.

A fines del s XVII los trabajos de Newton eran el resultado de las profundas transformaciones que se venían desarrollando en la física y la astronomía. Simultáneamente se seguía debatiendo acerca de la localización del Paraíso



1615, desenterrando esqueletos de *gigantes* en Puerto Deseado. Expedición de Le Maire.  
DRHMC



Byron con un gigante Patagon. DRHMC

terrenal, la geografía prediluviana y las consecuencias del Diluvio Universal. Algunos esbozaban ya una *física sagrada* para explicar con argumentos científicos la creación del mundo a través del *Génesis*.

Pero casi todos aceptaban que la tierra —creada por Dios— tenía unos 6000 años de antigüedad.

Recién a fines del s XVIII, los científicos y *personas cultas* admitían una historia del planeta y una antigüedad de posiblemente millones de años. Pero hasta s XIX muchos científicos veían aún la naturaleza a través de la narración de la Biblia.

En los s XVIII y XIX y de la mano de la revolución industrial, aparece una visión científica, ligada totalmente al capitalismo. En ella se desarrolla una visión de alta sistematicidad en función del aprovechamiento de recursos por parte de los grandes imperios coloniales.

## Los relatos de expedicionarios, naturalistas y viajeros

Los viajes a América a partir del s. XVI estaban impulsados por factores económicos, religiosos y políticos. La conquista, la conversión, la explotación, la clasificación e integración de territorios y personas a sistemas de conocimiento, se desarrollaron como acciones sistemáticas. Se puede sintetizar en tres palabras: Ver, conocer, dominar.<sup>7</sup>

La publicación o el acceso a bitácoras y cartas y mapas secretos era habitual antes de la partida de cada expedición. La mayoría de los relatos dedican toda la primera parte de sus volúmenes a registrar todos los antecedentes. Por ejemplo los navegantes de las grandes empresas holandesas, en sus viajes eran provistos de las cartas más modernas, producidas por los cartógrafos oficiales de la Compañía Unida de las Indias Orientales con la sola condición de devolverlas, una vez usadas, con las correcciones hechas de sus observaciones.

Durante el s. XVII la indagación científica nace entrelazándose con los propósitos de dominio político y explotación económica. La historia natural se va construyendo, sobre la base de observación y experimentación, en modelo para otras ciencias. Los resultados de los viajes, —bitácoras, diarios, apuntes, mapas, dibujos, colecciones— fueron la materia prima para la catalogación, clasificación e interpretación del nuevo mundo.

Todo este conocimiento tiene como fin la optimización del dominio político, económico y social, sobre los nuevos territorios a ocupar. Paradójicamente, aunque la evidencia concreta de que el continente estaba ocupado por pueblos, y por lo tanto, por millones de personas, que los mismos naturalistas describían; la *ciencia* se ocupó de negar esta evidente realidad para considerarla como *res nullis* [cosa de nadie, lo que no pertenece a persona alguna] y abierta a la ocupación del derecho de los europeos. Aquí vemos claramente como la *ciencia* puede ser ciega —aún por siglos— cuando se anteponen las lecturas en este caso eurocéntricas en donde primaba el interés político-económico.

Un argumento similar utilizó Silas Duncan, cuando en 1832 destruye Puerto Soledad y luego declara a las islas como *res nullis*. Este mecanismo de *invisibilización*, es equivalente al que denominamos de *desmalvinización* ocurrido después de la guerra de 1982, que permitió a ciertos grupos económicos mantener sus relaciones comerciales con Gran Bretaña.

Las expediciones de Cook, Bougainville y Malaspina, entre otras, son claros ejemplos de proyectos enraizados en políticas de estado, bajo la bandera del conocimiento científico. El saber y poder construyen así una fuerte trama para el dominio de los nuevos territorios coloniales, basada en los presupuestos de su asociación con el bien común y en su aséptica neutralidad. Los espacios, percibidos son representados y contruidos de acuerdo a sus propios intereses. Se proyecta en los paisajes, no lo que se ve, sino aquello que se quiere ver.<sup>8</sup>

También debemos considerar: qué se publicaba, de qué modo, y cuándo. El descubrimiento de América se da 40 años después del inicio de la imprenta de tipos móviles en occidente. Algunos relatos permanecían secretos, para que otras potencias y/o empresas no accedieran a ellos. Otros eran publicados en forma inmediata para alegar *descubrimiento*. Algunos relatos tenían gran interés para los editores. Muchos de los manuscritos eran modificados, antes de llegar a la imprenta por intereses políticos, o por los imprenteros para hacer los textos menos tediosos. En muchos casos se publicaban versiones abreviadas.

Los libros de viajes fueron adquiriendo con el tiempo importancia comercial, y a mediados del siglo XVII y XVIII, los relatos de viajeros se traducían rápidamente a varios idiomas y se imprimían en algunos casos varias ediciones. Por ejemplo el libro de la expedición de Anson—en 1748 la 1º edic— tenía 1.800 suscriptores previos a su publicación, y se tradujo al francés, holandés, italiano, español, alemán, polaco, sueco y ruso. Se realizaron por lo menos 90 ediciones.

Así los libros de viaje en el s. XIX se transforman en un género editorial. Ya

se dirigen al conjunto mayor de lectores, y se construyen narraciones hiladas con información económica y geográfica, observaciones sobre la población y descripciones de flora y fauna, todo con un formato característico<sup>9</sup>. Aparecen también viajes novelados, con gran cantidad de ilustraciones y con más énfasis de contenido ficcional y exaltación de la aventura.

A ello se suma la aparición de una literatura de promoción o propaganda acerca de territorios, a la que se pretendía poblar con nuevos inmigrantes. Esta literatura está también ligada a relatos de cronistas viajeros, con viajes de aventuras que relataban en sucesivos periódicos, y luego si tenían éxito, se editaban en libros.

También se comenzaron a editar los anuarios estadísticos, con cifras y datos muy completos de la economía y productos, promocionando distintos tipos de inversiones económicas. Los libros de Moussy, Parrish y Mulhall son claros ejemplos de ello. Publicados en francés e inglés.<sup>10</sup>

## El Derecho Internacional

Nos interesa hacer aquí sólo una mención general sobre el tema, para comprender los debates que mencionaremos más adelante. Hay numerosos libros argentinos y documentos internacionales, de fácil acceso, sobre el tema jurídico acerca de las Islas.

Durante los siglos XV y XVI, el derecho internacional, que regulaba las relaciones entre las potencias europeas, reconocía que el descubrimiento y la ocupación de un territorio era la fuente principal de su posesión. Si esta ocupación no se producía, entonces el territorio era declarado *res nullius*, o sea deshabitado o libre de todo gobierno.

Los conceptos fundamentales, que nos ayudarán a comprender los derechos sobre las islas son:<sup>11</sup>

Los principios del derecho real: *res nullius* [cosa de nadie] y *res communis omnium* [cosa común de todos].

Los principios del derecho internacional del mar: *mare nostrum* [mar nuestro] y *mare liberum* [mar libre].

*Res nulliu* [cosa de nadie], se define como territorio sin dueño pero con vocación de apropiación. Cuando se trata de territorios —*terra nullius*

[tierra de nadie]— es que éstos pueden ser objeto de ocupación. Luego se agregó como requisito la necesidad de que dicha ocupación fuera efectiva y no ficta [fingida, aparente].

*Res communis ómnium* [cosa común de todos] es un bien no susceptible de apropiación individual sino que su uso pertenece a todos, comprende bienes que pueden ser de uso y aprovechamiento común, como el aire, el agua o altamar, incluyendo los peces que en él se encuentran.

En segunda instancia, el derecho internacional del mar permite solucionar reclamaciones de los Estados sobre la propiedad del océano. Los dos principios del derecho del mar son: el de la libertad de los mares, *mare liberum* [mar libre], y el de la limitación de una parte del mar, *mare nostrum* [mar nuestro], establecidos en el siglo XIII, fueron a través del tiempo un tema polémico del derecho marítimo. Pero la aceptación del principio de la libertad de los mares implica, por lo tanto, la calificación del mar como *res communis ómnium* [cosa común de todos], es decir, la naturaleza propia del objeto impide su uso y posesión al pertenecer a la humanidad entera.

El *Derecho de Gentes* de Vattel data del año 1758; se resume en dos principios, el del descubrimiento y la ocupación efectiva:

*Yendo unos navegantes en viaje de exploración, comisionados por sus soberanos, y encontrando islas u otras tierras desiertas, han tomado posesión en nombre de su país; y comúnmente este título ha sido respetado, siempre que una posesión real le haya seguido de cerca”.*

*Pero el derecho de gentes sólo reconocerá la propiedad y soberanía de una nación sobre países inhabitados que ésta haya ocupado realmente y de hecho, en los cuales haya formado un establecimiento o de los que haga uso actual. En efecto, cuando unos navegantes han encontrado países desiertos, en los cuales los navegantes de otras naciones habían erigido, de paso, algún monumento para marcar su toma de posesión, se preocuparon tanto de esta vana ceremonia como de las disposiciones de los papas que repartían una gran porción del mundo entre las coronas de España y Portugal.<sup>12</sup>*

Estas eran las dos condiciones primordiales de la adquisición legítima. Existe también otro principio que es el de la proximidad o dependencia, a la que Es-

paña atribuía, con razón, una importancia superior y anterior a todas las otras y fue fundamental para resolver el conflicto con Francia, luego de la ocupación de Bougainville.<sup>13</sup>

Al tomar primero Francia y luego Inglaterra, posesión de las Islas, lo hicieron en islas y en un islote, que no podía considerarse *res nullius*. La Argentina, como nación soberana, había heredado los territorios del antiguo Virreinato del Río de la Plata.

## 2. a. Las primeras expediciones españolas

Las Malvinas fueron *avistadas, descubiertas y exploradas* dentro del mismo proyecto que impulsó a Cristóbal Colón a navegar en busca de una vía occidental a las Indias Orientales. Las expediciones necesitaban de puertos naturales de reparación y abastecimiento.

La bula del papa Alejandro VI —1493— asignaba a España las tierras descubiertas y vacantes más allá del meridiano de las islas Azores o de Cabo Verde, y el Tratado de Tordesillas de 1494 que asignaba a Portugal las tierras descubiertas a 370 leguas al oeste del archipiélago de Cabo Verde.

Gran Bretaña, Francia y los Países Bajos no aceptaron la autoridad del Vaticano para dirimir cuestiones territoriales, y establecieron como base del derecho internacional la precedencia de descubrimiento y de ocupación efectiva o colonización.

Las Islas Malvinas, entonces, formaron parte del área bajo jurisdicción de España desde la entrada en vigor de los primeros instrumentos internacionales que delimitaron el *Nuevo Mundo* poco después del *descubrimiento* de 1492. Las Bulas Pontificias y el Tratado de Tordesillas de 1494 constituyen los primeros instrumentos que receptan títulos de España de acuerdo con el derecho internacional de la época.

Parte de este derecho de posesión de los archipiélagos está relacionado indivisa y directamente con la historia de Patagonia Continental, por ello también mencionaremos muy sucintamente algunas expediciones que dan cuenta del interés de España vinculadas a posesión y control del territorio, para impedir el acceso a otras potencias europeas.

Las versiones sobre el descubrimiento de las Islas difieren en los relatos, de acuerdo a la nacionalidad y a los intereses geopolíticos o comerciales del re-

lador de los hechos. A veces era simplemente una cuestión momentánea de bandera, es el caso de muchos de los corsarios y/o piratas.

Existen por lo menos unos treinta mapas previos a Sebald de Weert, que es quien se considera da la información más fehaciente en cuanto a su ubicación precisa. Los primeros navegantes —aunque no tenían la precisión de fines del sXV—, podían repetir los derroteros con los medios de medición a su alcance, a los que se sumaba su gran experiencia. Esto fue volcado sucesivamente en diferentes mapas, y en algunos con gran fidelidad.

Algunos de los mapas que mencionan las Islas son:

- 1507 un grupo de islas situadas aproximadamente sobre el paralelo 50 aparece en el mapa de Martín Waldseemüller de 1507, bajo el nombre de *Insule delle pulzell* (islas de las Vírgenes)
- 1513 Carta náutica de Piri Reis
- 1519 Mapa manuscrito de Jorge Reinel
- 1523 Costa oriental de América del Sur de Juan Sebastián Elcano (*Islas de los Patos* y de *Sansón*)
- 1527 Carta que contiene *todo lo que del mundo se ha descubierto hasta ahora* de Diego de Ribero (también Ribero, Rivero, Ribeiro o Ribeira) (*S. Antón* a 49°S).
- 1529 Carta universal de Diego de Ribeiro (*S. Antón* a 49°S)
- 1534 Mapa anónimo en Pedro Mártir de Anglería, *Opus Epistolarum*.
- 1539 *Yslario general de todas las Yslas del mundo*, de Alonso de Santa Cruz (*San Són* a 51°S)
- 1543-1545 Atlas, segundo mapa de Juan Bautista Agnese (*Illas de los Palos* o de *San Son* 51°S)
- 1544 Mapamundi de Sebastián Caboto (*Islas de San Sone*)
- 1562 Mapa de Bartolomé Olives (*Sansón*)
- 1562 *America esive quarta e orbis partis nova et exactissima descriptio* de Diego Gutiérrez. Publicado en Amberes después de su muerte (1554)
- 1571 Mapa de Fernão Vaz Dourado

1572 Mapa de Joan Martínez (*Illa de Palo*)

1578 Hemisferio occidental de Joan Martínez (*Illa de Palo*)

1590 Costa de la región Magallánica y Tierra del Fuego de Sebastián López (*Illa CamCom*)

## 1520 Expedición de Magallanes. Esteban Gómez en la San Antón

Esteban Gómez, fue desertor de la expedición de Magallanes, de quien el cartógrafo de Carlos V, el portugués Diego Ribero, usara información para confeccionar en 1527 la *Carta Universal que contiene todo lo que del nuevo mundo se ha descubierto hasta ahora*, en la que ubica las Islas con el nombre de Sansón. La nave de Gómez era la *San Antón*.

## El Islario de Santa Cruz

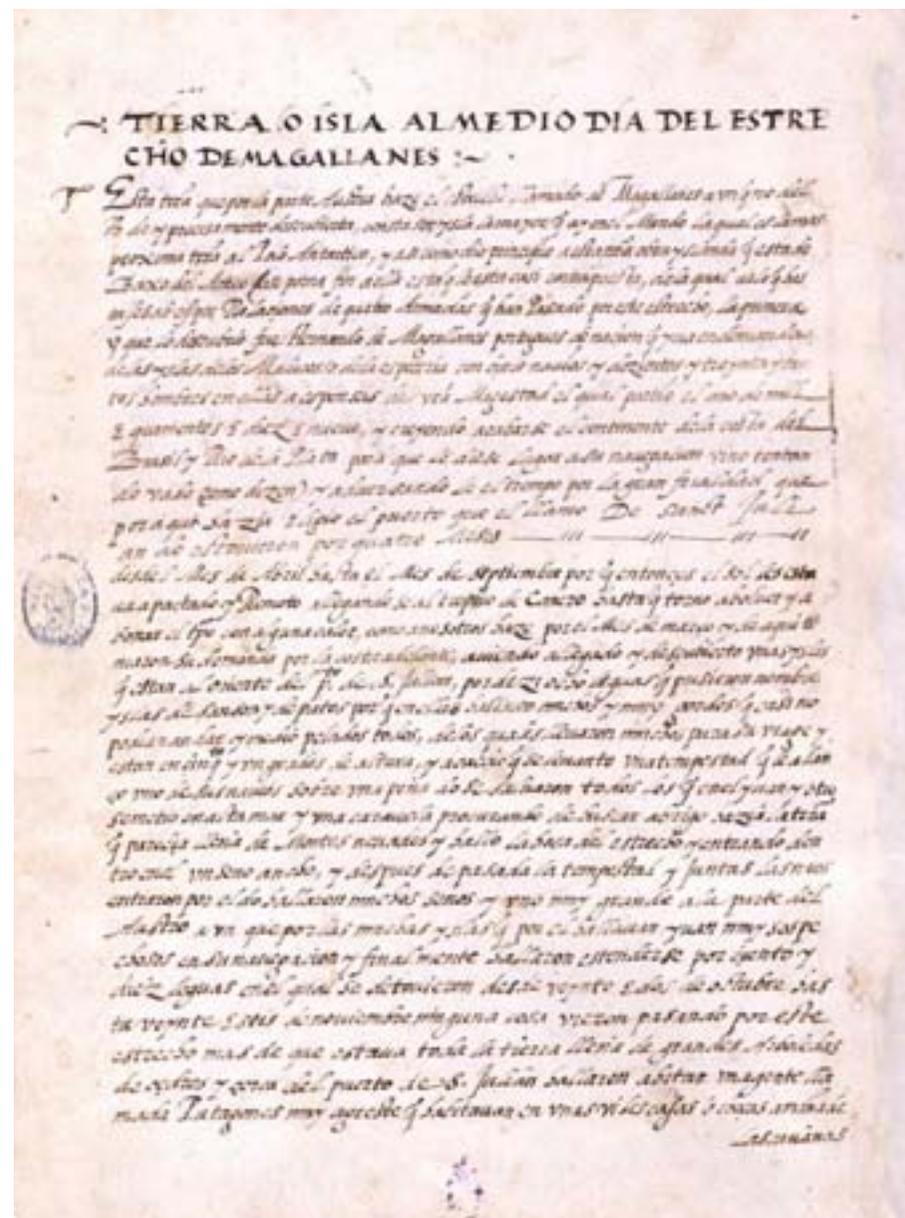
Alonso de Santa Cruz (1505-1567), sevillano, atribuye a Magallanes su descubrimiento. En 1526 participó como *veedor* designado por los armadores en la expedición de Sebastián Caboto. A partir de 1535 se inicia como cosmógrafo en la Casa de la Contratación de Sevilla, con el cargo de *Cosmógrafo de hacer cartas y fabricar instrumentos para la navegación*. En ese año había inventado y ofrecido para su examen instrumentos y cartas náuticas y un instrumento para medir la longitud por las distancias de la Luna y los planetas. Entre otras obras confecciona el *Islario general de todas las islas del mundo* [Manuscrito] de 1539 de la Biblioteca Nacional de España, Madrid. Este atlas, encargado por Felipe II, consta de 111 mapas coloreados que representan las islas y penínsulas del mundo, y muestran todos los descubrimientos realizados hasta mediados del XVI. Como la mayoría de las obras de Santa Cruz había quedado sin publicar a comienzos del siglo XVII, posteriormente, se lo atribuyó a sí mismo Andrés García de Céspedes, alterando la dedicatoria para ofrecérselo a Felipe III.

El texto original se refiere a estas Islas de manera particular, atribuye el descubrimiento a Magallanes, pero se la conoce por las relaciones de las cuatro armadas, que hasta ese momento eran solo las españolas de Magallanes, Loaysa, Alcazaba y Plasencia. No debemos olvidar que Santa Cruz tuvo acceso a los relatos de estas expediciones casi recién realizadas, y seguramente también a

relatos orales de alguno de los navegantes. El relato posiciona a las islas y su relación con San Julián. Es indudable que se trata de islas apartadas del continente (18 leguas, en leguas marinas del siglo XV, unos 100 km) y a 51°. Cuenta que bajaron en ellas y se aprovisionaron de *patos* que describe de manera muy particular. Por la descripción es seguro que se trata de pingüinos, que eran animales todavía desconocidos para los europeos.

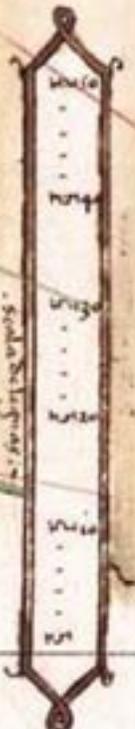
## TIERRA O YSLA AL MEDIO DÍA DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Esta tierra que por la parte Austra haze el estrecho llamado de Magallanes aunque no del todo y precisamente descubierta, consta ser ysla la mayor que ay en el mundo la qual es la mas próxima tierra al polo antartico y asi como dio principio a esta nuestra obra Islanda que esta debaxo del ártico asiporna fin a ella esta que le esta casi Contrapuesta de la qual de lo que hasta hoy se sabe es por relaciones de quatro armadas [Magallanes, Loaysa, Alcaçaba y Plazencia] que han pasado por este estrecho; **la primera y que lo descubrió fue Hernando de Magallanes**, portugués do nación, que yva en demanda de las yslas de Los Malucos de la especería con cinco navios y dozientos y treinta y tantos hombres en (días a expensas de Vuestra Magestad el qual partió el año de mili e quinientos e diez e nueve y creyendo acabarse el continente de la costa del Brasil y rio de la Plata para que le diese Logar a su navegación vino tentando vado (Como dizen) y aduersandole el tiempo por la gran frialdad que por aquiazia eligió el puerto que el llamo de Sanct Julián do estuvieron por quatro meses, desdel mes de Abril hasta, el mes de septiembre, porque entonces el sol les estava apartado y remoto allegándose al trópico de Cancro hasta, que torno a bolver el tiempo con alguna calor como a nosotros haze por el mes de marzo y de aqui tomaron su demanda: por la costa adelante aviendo **allegado y descubierto unas yslas que estan al oriente del puerto de Sanct Julian por deziocho leguas que pusieron nombre yslas de Sansón y de Patos** porque en ellas hallaron muchos y muy gordos que casi no podian andar y medio, pelados todos [pingüinos] de los quales llevaron muchos para su viage y **están en cinquenta y un grados de altura** y acaeció que se levanto una tempestad que alanco uno de sus navios sobre una peña do se salvaron nulos los que en el yvan y otro se metió en alta, mar y una caravela procurando de buscar abrigo hazia la tierra que parecía llena de montes nevado y hallo la boca del estrecho.<sup>14</sup>



Facsimil del Manuscrito de la Biblioteca Nacional de España.

TIERRA OISIA DEL ESTRECHO DE MAGALLANES



estrecho de magallanes

TIERRA DE LA CONQVISTA

DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

55-  
54-  
53-  
52-  
51-  
50-  
49-  
48-  
47-  
46-  
45-  
44-  
43-  
42-  
41-  
40-  
39-  
38-  
37-  
36-  
35-  
34-  
33-  
32-  
31-  
30-  
29-  
28-  
27-  
26-  
25-  
24-  
23-  
22-  
21-  
20-  
19-  
18-  
17-  
16-  
15-  
14-  
13-  
12-  
11-  
10-  
9-  
8-  
7-  
6-  
5-  
4-  
3-  
2-  
1-  
0-  
1-  
2-  
3-  
4-  
5-  
6-  
7-  
8-  
9-  
10-  
11-  
12-  
13-  
14-  
15-  
16-  
17-  
18-  
19-  
20-  
21-  
22-  
23-  
24-  
25-  
26-  
27-  
28-  
29-  
30-  
31-  
32-  
33-  
34-  
35-  
36-  
37-  
38-  
39-  
40-  
41-  
42-  
43-  
44-  
45-  
46-  
47-  
48-  
49-  
50-  
51-  
52-  
53-  
54-  
55-

B. de las rocas

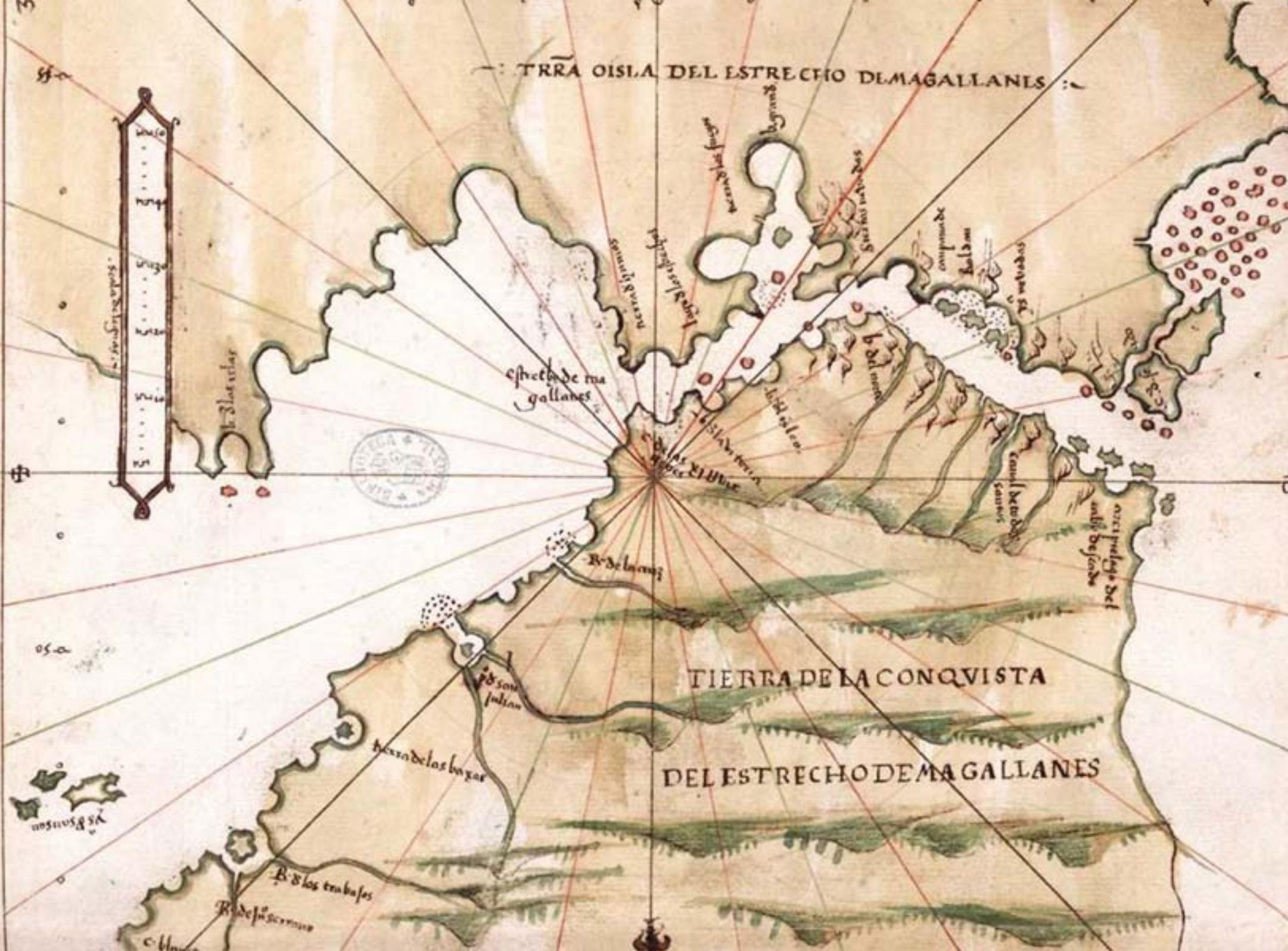
R. de la Cruz

R. de las bojas

B. de los trabajos

R. de la serpiente

R. de las flores





Facsímiles del Manuscrito de la Biblioteca Nacional de España.

Portada del Islario, folio 348 con la descripción de la **TIERRA O YSLA AL MEDIO DÍA DEL ESTRECHO DE MAGALLANES**.

Mapa del folio 351 y detalle del mismo, en donde *entre cabo blanco y oriente del puerto de Sanct Julian por deziocho leguas[...] y están en cinquenta y un grados de altura figuran las yslas de Sansón*.



## 1535 (1529-1535) Simón de Alcazaba y Sotomayor

En 1534, el emperador Carlos de Habsburgo dividió la porción española de América del Sur entre cuatro *adelantados*: uno de ellos fue Simón de Alcazaba. A él le correspondía conquistar y poblar desde el paralelo de los 36 grados de latitud sur hasta el Estrecho de Magallanes.

Recorren por tierra el río Chico y llegan al río Chubut. Las naves eran la *Madre de Dios* y *San Pedro*.

En enero 1535 la *San Pedro* había recalado en *Puerto Leones* [hoy Bahía Gil], y se abastecieron de carne de lobo, grasa y pescado. Ingresan en el estrecho hasta la primera angostura, desisten y vuelven a Puerto Leones para intentar llegar al Pacífico por tierra. El 24 de febrero están nuevamente en Puerto Leones. Alcazaba se hace jurar Gobernador de *Nueva León*, y parten al interior con 200 hombres. Llegan al *Río Guadalquivir* [hoy río Chico] se encuentran con los tehuelches a quienes le preguntan por el oro.

*...Entre las indias que tomamos en el dicho rio, tomamos una india muy vieja, que por señas nos dijo, que segun señalaba con los dedos, que cinco jornadas de alli habia mucho oro, que habian colgado en las orejas y cabellos y narices, por unos doblones que le mostrábamos, la seguimos llevando nuestro piloto delante, siguiendo por una senda, la seguimos bien diez dias y cada vez hallábamos la tierra peor, sin manera de poblado ni señal dél, [...]¹⁵*

La dura travesía los hace regresar. En abril y mayo hay varios motines. En uno de ellos asesinan a Alcazaba, el 17 de junio parten de regreso, abandonando a varios *desterrados* en el lugar.

## 1540 Alonso de Camargo, Fray Francisco de la Ribera, expedición de Gutiérrez de Vargas y Carvajal (obispo de Plasencia)

Parte de Sevilla en agosto de 1539 con la expedición encomendada a fray Francisco de la Ribera, compuesta de 3 naves, a explorar los pasos del estrecho de

PATAGONES



GIGANTVM REGIO

Baxos <sup>atragados</sup>  
Tierra baxa

Tres puntas

Ba Sanfondo

C de S. domin-  
go

C. blanco

R. drananor

Ba de los tra-  
uatos

Ysla de los patos

Po de S Iulian

Insule de Sanfon

Estrecho de Magallanes

Ba del isollette

Cab de 3 puntas

Ba primera

Po de cinto

Ba bondable

R. dolcissimo

Canal de todos Santos  
Ba de la uictoria  
C. de las XI m. usrgines  
R. de gallegos  
Tierra alta  
Cabo deseado

Porto del desauzo  
Syrra de memadas  
Lago de los  
Syrra del fuego

TIERRA DE MAGALLANES

MERIDIES 3uyd

Magallanes y colonizar Tierra del Fuego. La expedición fue costeadada por el obispo de Plasencia Gutiérrez de Vargas y Carvajal (1506-1559).

A la vista del cabo Vírgenes, el 12 de enero de 1540, fondearon las naves, pero el viento los llevó a más de 60 leguas mar afuera. La nave al mando de Alonso de Camargo llega a lo que se cree que son las Malvinas.

En enero de 1540 las cuatro naves entraron al estrecho. Pero allí sufrieron un temporal, la nave capitana se hundió y la *Incógnita* se separó del grupo. En los últimos días de enero, la nave avistó dos pequeñas islas que corresponden en posición y descripción a las Islas Malvinas. Allí permanecen hasta diciembre, fecha en que reanuda el viaje hacia España.

Posteriormente estas Islas figuran en el mapa del folio 351 del atlas Islario de Alonso de Santa Cruz, escrito poco después del retorno de esta nave a España en 1539 y que menciona a estos expedicionarios. Náufragos de esta expedición llegan por tierra desde el Estrecho a Concepción. Su relato da origen a la *Leyenda de Trapalanda* o *Ciudad de El Dorado*.

### 1575 Thevet. La *Cosmographie Universelle*

Los islarios en el siglo de las luces designan a un atlas geográfico exclusivamente compuesto de cartas de islas. Éstos aparecen al principio de la era moderna, dos siglos más tarde el archipiélago se transforma en una máquina táctica. Este es una especie de laboratorio que por sus dimensiones podemos mirar los detalles como

1562 Mapa de Diego Gutiero (Diego Gutiérrez) con la Tierra de Patagones con sus habitantes como gigantes. Aparecen la *Ysla de los Patos* del río *Drananor* [hoy río Deseado] y las *Insule de SanSon* en la misma ubicación que el Islario de Santa Cruz, entre Cabo Blanco y *R. de gallegos*.

con una lupa, son unidades cerradas en donde se desarrollan particularidades naturales y singularidades humanas y sociales. Las poblaciones de las islas son de las más interesantes de estudiar. La isla aparece como un territorio mítico. Se veía la isla como laboratorio ideal, cerrada herméticamente a todos los cambios y totalmente circunscrita.

Las islas se comportan como pequeños continentes en miniatura, reúnen en un espacio muy reducido poblaciones con géneros de vida muy diferentes. La miniaturización permite la observación *ideal*, que es mucho más difícil cuando las sociedades están dispersas en grandes extensiones y las interacciones entre



Detalle de mapa de 1575 de Thevet Quarte Partie du Monde

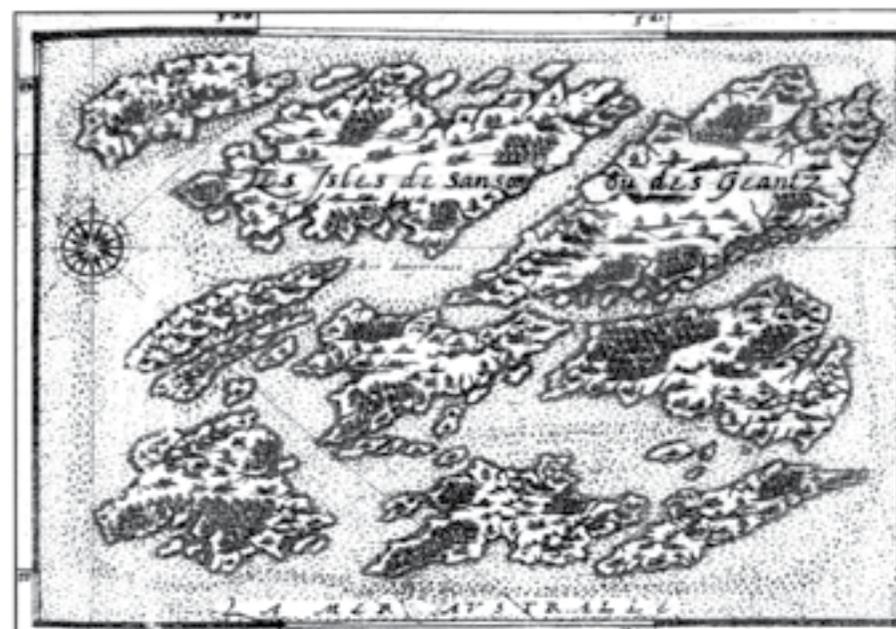
grupos son más complejas. La isla es como si fuera un panóptico [un lugar desde donde todo lo veo y controlo] concentrado, íntimo.<sup>16</sup>

Aquí debemos realizar una diferenciación entre este islario y el de Alonso de Santa Cruz. El primero persigue exclusivamente fines cartográficos descriptivos, el de Thevet, en cambio incluye tanto lugares *reales* como *imaginarios*. El mapa de Thevet de su *Cosmografía* no responde a esta caracterización de los islarios, se trata de una cartografía habitual de la época, es el mismo caso del Islario de Santa Cruz.

Es importante también que Thevet era el Cosmógrafo de los Valois, y realizó numerosos viajes, y posiblemente acompañó el viaje de 1551 de Guillaume Le



Detalle del mapa de 1575 de Thevet *La cosmographie universelle*, allí figuran las *I.S.Com* a la altura de San Julián.



Mapa de *Les isles de Sansón ou des Geants* (las islas de Sansón o de los Gigantes). André Thevet en *Le Gran Insulaire*. Vol I y fechado en 1586

Testu a Brasil y al Río de La Plata.<sup>17</sup>

Tanto en su *Cosmographie*,<sup>18</sup> como en la *France Antarctique*<sup>19</sup>—nombre que daba a América—, trata el Tema de los Gigantes de la Patagonia. Pero no menciona en el texto las Islas, que sí figuran en su mapa como *Isles de SCom* a la altura de San Julián. Aquí se diferencian claramente las Islas del continente y se diferencia también de la *Isla de los Patos*, ubicada a la altura de Deseado. Los gigantes están claramente ubicados en el continente bajo el nombre *Patagona région de Geants*.<sup>20</sup>

Hay también un manuscrito en la Biblioteca Nacional de París, también escrito por el fraile franciscano André Thevet en *Le Gran Insulaire*, Vol I y fechado en 1586. El texto adjunta un mapa donde aparecen *Les isles de Sansón ou des Geants* (las islas de Sansón o de los Gigantes) en sorprendente concordancia geográfica con las islas Malvinas. Thevet menciona en el comentario adjunto que obtuvo las coordenadas del archipiélago de un piloto portugués miembro

de la expedición de Magallanes. Este pequeño plano manuscrito, referido a las *Islas de Sansonou de Geantz*, sería de Andrés de San Martín, uno de los dos cartógrafos embarcados en la expedición —conservado por Alvaro de Mezquita, y regalado por éste a Thevet— El hallazgo fue realizado por una expedición española y, en particular, por la nave San Antonio, el 28 de julio de 1520, enviada por Magallanes para explorar el sur de San Julián durante la invernada previa al pasaje del Estrecho.

Vemos como todos estos datos coinciden notablemente con los aportados en el Islario de Santa Cruz. Pero en el mapa se superponen —al menos en su nominación— las islas de Sansón con los Gigantes. Pero debemos considerar que este mapa y sus datos corresponden a otro autor, datos que Thevet no confunde ni en sus textos, ni en sus propios mapas.

## 1579 - 1584 Pedro Sarmiento de Gamboa

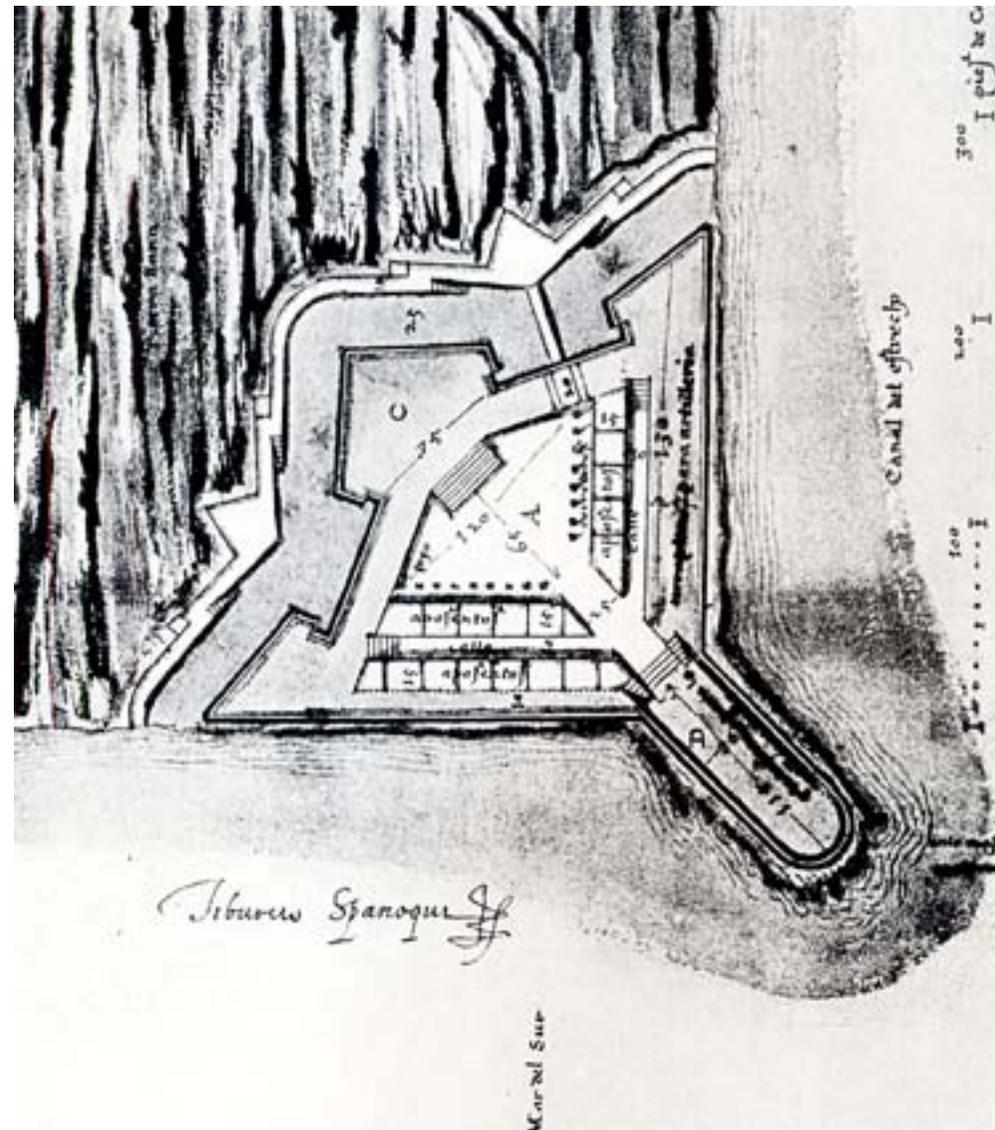
Pedro Sarmiento de Gamboa, en nombre de la corona de España en 1584 funda dos poblados:

**Nombre de Jesús**, fundada el 11 de febrero, cerca del cabo Vírgenes en la boca del Estrecho de Magallanes.

**Rey Don Felipe**, fundada el 25 de marzo en el extremo del lugar que hoy conocemos como Península de Brunswick, en donde a mediados del s XIX se establece Fuerte Bulnes. Son dos lugares estratégicos para el control de la navegación en el Estrecho.

En su calidad de capitán general del Estrecho de Magallanes, fundó la segunda población de sus dominios. Realiza allí todo el protocolo de posesión solemne de tierra y mar en nombre del rey castellano y planta la cruz como expresión material y espiritual de este hecho, y posteriormente dispuso la piedra fundacional de la iglesia. Luego procedió a distribuir la ciudad, señalando los sitios en los que encontraría la plaza, cabildo, cárcel, hospital y casas de los pobladores.

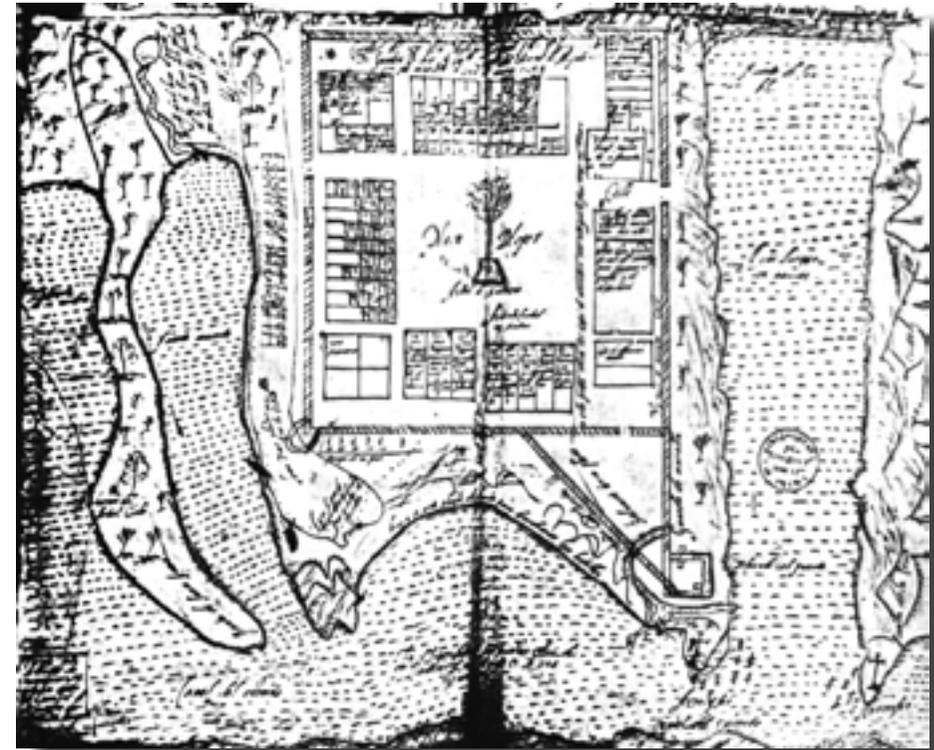
Las penurias de su población fueron muy grandes y la mayoría murieron en motines internos, pero básicamente de hambre. A comienzos de 1587, el corsario Thomas Cavendish que navegaba por el Estrecho, auxilió a uno de ellos y abandonó al resto de los pocos sobrevivientes. El panorama que encontraron luego hizo que denominaran al poblado Port Famine, o Puerto Hambre.



En 1580 se planeaba también la construcción de una fortaleza en el ingreso del Estrecho. A Tiburcio Spanoqui le encargaron realizar un plano de la misma.



Mapa del Estrecho de Magallanes y detalle del Rey Don Felipe o Puerto Hambre: *Philippopolisiam P. Famin.* Levinus Hulsius de 1626. DRHMC



Plano de Rey Don Felipe de 1584. (en Martinic, 2000?:23)

## 2. b. El argumento de Gran Bretaña

### Corsarios y piratas de Su Majestad Británica transitan por las costas patagónicas

Las colonias españolas, con sus galeones cargados de metales preciosos y otros tesoros, incentivaron a los aventureros ingleses: corsarios en tiempo de guerra con España, y piratas, en tiempo de paz. Sus saqueos a los españoles —que a su vez estaban saqueando América— eran la base de su poderío colonial y por ende naval. Los viajes de Drake o Cavendish se recuerdan por la importancia de los botines obtenidos en sus pillajes por las costas del Pacífico.

## 1592 Expedición de Cavendish - John Davis

Los británicos señalan como el verdadero descubridor de las Islas a John Davis. Este marino al mando de la nave *Desire*, partió de Plymouth el 26 de agosto de 1591 como parte de la segunda expedición al mando de Thomas Cavendish con destino al Estrecho. Esta expedición se componía de tres navíos y dos barcas, los mayores eran el *Leicester* a cargo de Cavendish y el *Desire* comandado por Davis. Ambos piratas que atacaban tanto a los galeones españoles —por estar en guerra— como los establecimientos de las costas, que saqueaban y quemaban.

Hubo varios conflictos y desencuentros entre los comandantes; y Davis se había refugiado en Puerto Deseado haciendo provisión de focas y pingüinos salados.

Por razones poco claras —Samuel Johnson en 1771 dice *separó y desertó*— la *Desire* desertó de la expedición y empujada por una tormenta, el 14 de agosto de 1592 habría descubierto las Islas Malvinas.



1586. Reparación de las embarcaciones de Thomas Cavendish en Puerto Deseado.  
Grabado de 1776. DRHMC

*El día nueve soportamos una fuerte tempestad, la que nos obligó a ponernos a palo seco, pues nuestras velas no estaban en condiciones de soportar gran esfuerzo. El día 14 fuimos echados entre ciertas islas nunca descubiertas antes, y de las que ningún relato conocido hace mención; yacen cincuenta leguas o más desde la costa este nortemente desde el estrecho; en cuyo lugar, a no haber sido la voluntad de Dios en su misericordia infinita haber calmado el viento, hubiéramos forzosamente perecido. Pero habiendo virado el viento al E, pusimos nuestra proa al estrecho, y el 18 de agosto nos aproximamos al cabo con niebla muy espesa y esa misma noche fondeamos a diez leguas de distancia de aquél. El día 19 pasamos la primera y segunda angosturas.*

Las imprecisiones y relatos del derrotero son duramente criticadas por Grousac que citamos por su contundencia:

*Esta fábula absurda no es la única del relato. Sin analizar más, lo que hemos mostrado basta para caracterizarlo: tenemos allí un documento fabricado, falsificado, elaborarlo a posteriori por alguien —Jane o algún otro— que no había participado del viaje y que ha trabajado sobre notas o atento al dictado de Davis. No tenemos que recordar los extravíos de imaginación, mentiras o errores de estos viajeros que, “procedentes de lejos”, han poblado el océano de tierras e islas fantásticas, desde las de San Brabdan hasta las Pepys, de Cowley.... En realidad se trataba de algo más que de inocentes ampliificaciones. Davis antes había realizado una declaración colectiva y firmada, por la cual el desertor presentaba su defensa y preparaba su reincorporación. El sabía, que nada paliaría su fuga como el poderla excusar con algún descubrimiento interesante, hecho en el corazón mismo de las posesiones españolas.<sup>21</sup>*

La mayoría de los investigadores sostienen que el relato se parece notablemente al Islario de Alonso de Santa Cruz, no se realiza ninguna descripción del lugar, y ni siquiera se fijan las coordenadas—que en esa fecha contaban con instrumentos para hacerlos—, no las nombra, ni se aproxima. El relato fue pu-

blicado después del regreso a Holanda del navegante Sebald de Weert, quien fehacientemente había reconocido las islas y había dado sus coordenadas.

## 1594 Richard Hawkins

En junio de 1593, zarpó el corsario inglés Richard Hawkins —hijo del pirata y traficante de esclavos John Hawkins— en la nave *Dainty*, junto con la *Fancy* y la *Hawk*. Su misión era atacar y saquear las poblaciones y establecimientos en el Pacífico.

Richard Hawkins, dice haber descubierto las Malvinas el 2 de febrero de 1594, después de haber permanecido en San Julián. Se dirigía al Estrecho, cuando a los 49°, el viento llevó a la *Dainty* hacia una tierra de la que *ninguna carta hacía mención*. Su relato *Observaciones* se publicó 22 años después de su viaje y varios estudiosos lo desestimaron rotundamente, se interpreta que el corsario confundió las costas de la Patagonia continental septentrional, tomándolas por las de grandes islas; pues Hawkins describe al archipiélago como *una llanura de buen aspecto de clima templado* y afirma que estaba *habitado y surcado por grandes ríos*. Sitúa a las islas a 60 leguas de la costa y aproximadamente a los 48° S, mucho más al norte de la ubicación real. Los mapas ingleses posteriores a este viaje y al de John Davis no registran el descubrimiento.

*El 2 febrero, hacia las dos de la mañana, advertimos a nuestro suroeste una tierra que no esperábamos hallar tan pronto. Nos acercarnos a ella sin poder conjeturar qué tierra podía ser, porque nos encontrábamos casi a 48 grados y ninguna carta marítima señala tierra a esta altura. En fin, tomamos las amuras a babor y nos dejamos llevar, siguiendo la costa hacia el noreste, por una buena brisa del oeste, todo ese día y la noche siguiente. Recorrimos también, según creo, cerca de sesenta leguas de costa; la costa es perpendicular y poco peligrosa.*

*La tierra es una llanura de buen aspecto y **poblada; vimos muchas fogatas**, pero no pudimos hallar a los habitantes; la época propicia para enfilarse el estrecho estaba avanzada y, faltando la chalupa para aterrizar, hubiera sido imprudente acercarse demasiado a la costa con un navío de carga. Esto, con el cambio de viento (bueno para pasar el estrecho), fué causa de que no fuéramos más lejos en el*

*conocimiento del país... **Tiene grandes ríos** de agua dulce; no es montañoso; por el aspecto y el clima templado, recuerda a Inglaterra. Los rasgos más notables de la costa, son los siguientes: hacia el oeste, el punto que advertirnos primero, es el extremo occidental de la tierra; cuando se mira este punto desde el suroeste, se distinguen tres colinas redondas, que se reducen a dos si uno se traslada al este y, vistas del oeste, se confunden en una sola. Llamamos Tremomntaine a este punto. Unas doce o catorce leguas al este de dicho sitio, se halla una isla de dos leguas de largo, que llamamos Faire Island porque era verde como una pradera primaveral. Tres o cuatro leguas más lejos, siempre al este, se halla una abertura como de un ancho río o brazo de mar, y a ocho o diez leguas de esta bahía, a tres leguas de la orilla, se alza una gran roca que tomamos, al principio, por un navío*



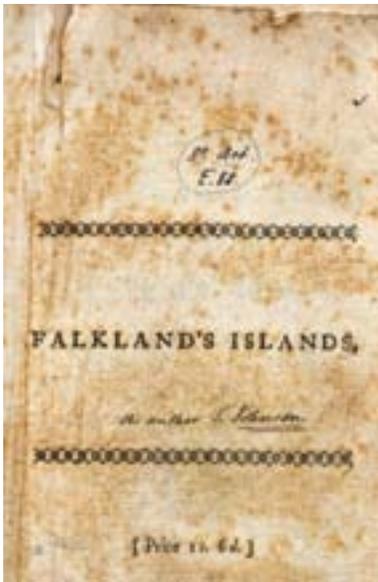
El Mapa de *Hawkins's Maidenland*, que usualmente se utiliza para ilustrar este supuesto hecho fue realizado recién en 1773, y publicado en Byron, John; Cook, James; Hawkesworth, John. *An account of the voyages undertaken...*, luego de conocer toda la cartografía francesa y española. Con los datos aportados por Hawkins era imposible realizar cualquier tipo de cartografía, y mucho menos conocer la forma de las islas.



[1586] 1599. Thomas Cavendish en Puerto Deseado. Matanza de lobos con garrote. Soldados heridos con flechas y persecución a los habitantes originarios con armas de fuego. DRHMC

empavesado... Toda esta costa, en la distancia que la descubrimos, yace al este cuarto noreste y oeste cuarto suroeste. Como fué descubierta por nuestra cuenta y riesgo, bajo el reinado de Elisabeth, la reina Virgen, mi soberana señora y dueña, en recuerdo perpetuo de su castidad y testimonio de mis esfuerzos, le di el nombre de **Hawkins Maiden Land**... Con viento fresco y favorable, derrotamos hacia el estrecho. Reconocimos su extremo norte el 10 de febrero, concordando su latitud con la nuestra, que calculamos en 52° 40'.<sup>22</sup>

El relato del viaje, que se supone escrito por el mismo Hawkins, tiene por título *The Observations of Sir Richard Hawkins, knight, in voyage to the South sea, 1593*. No fue publicado hasta 1622. La mejor edición más cuidada es la de Markham, en la colección de Hakluyt. Los mismos ingleses ya objetaban esta versión, que habla de habitantes y fogatas en las Islas.



Detalle de Portada del folleto de Samuel Johnson de la edición de 1772



Patagones Gigantes. El avestruz es utilizado como escala . DRHMC

El mismo Samuel Johnson —la versión oficial de Su Majestad Británica— en 1771 en sus *Pensamientos Acerca de las últimas negociaciones respecto a las islas Malvinas* decía:<sup>23</sup>

*Sir Richard Hawkins, estando en los mismos mares con los mismos objetivos, vio de Nuevo [por Davies] estas islas, si es que son las mismas islas, [if they are indeed the fame islands] y en honor a su amante, las llamó Hawkins's Maiden Land. [tierra doncella de Hawkins]*

*Hawkins* fue hecho prisionero por los españoles y escribió sus memorias unos 20 años después de haber realizado un viaje. En esta época ya son poco admisibles el tipo de *errores* que *comete* *Hawkins*: los grandes ríos, el clima templado, los habitantes y los muchos fuegos encendidos en la costa. Él no era el único observador en el barco para realizar estas aseveraciones. Como vemos en la descripción dista mucho al de estas islas deshabitadas. El comandante Chambers de la marina real inglesa, realizó un examen desde las expresiones de este marino y vio que la descripción coincide con el sector de la costa patagónica en donde el río Deseado desemboca en el Atlántico. A lo absurdo de sus descripciones se suman las contradicciones acerca de las latitudes, pues, de parte de marinos experimentados, es poco admisible un error de latitud que pase de tres grados en la totalidad de este contexto.

## 2. c. Las expediciones de los Países Bajos

La derrota de la armada española, y los viajes de corsarios, los de *Hawkins* y de *Drake* fueron duros golpes a la supremacía marítima de España. Mientras tanto los holandeses, desplazando a los ingleses, logran el monopolio de las maderas del Báltico y de otros productos esenciales para la construcción naval. En 1600, alrededor de un millar de navíos mercantes eran holandeses o controlados por intereses de los Países Bajos, lo que les aseguraba el control del transporte comercial en Europa. La misma estaba basada en su organización bancaria y mercantil y en los progresos técnicos alcanzados en la construcción naval. Las sucesivas expediciones holandesas no buscaban únicamente un paso libre a las islas de la especiería, sino la consolidación de un poder naval y comercial.

Los Países Bajos luchaban contra la dominación hispana y las expediciones contra las posesiones de España fueron una prolongación de la guerra de la independencia holandesa. Estas eran a la vez empresas coloniales propiciadas por una burguesía ascendente de las ciudades de Flandes, con capitales, conocimientos tecnológicos y un poder naval que iba a superar a las armadas de España, Inglaterra y Francia.

Entre 1597 y 1600 se crearon en los Países Bajos varias compañías para el comercio con el Oriente, varias eligieron la ruta del Estrecho de Magallanes y Cabo de Hornos. Realizan las 4<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup> y 6<sup>o</sup> circunnavegaciones al globo.<sup>24</sup>

Las más importantes de estas expediciones fueron las siguientes:

- 1598 – 1600 Jacob de Mahu, Simon de Cordes, y Sebald de Weert. Considerado como el primer descubrimiento *documentado* de las Malvinas.
- 1599 - 1600 Oliver van Noort, 4<sup>o</sup> circunnavegación. Recalan en Puerto Deseado antes de seguir al Estrecho.
- 1614 - 1617 Joris Van Spielbergen, de la *Compañía Unida de las Indias Orientales*, 7 marzo de 1615 pasan por el río Gallegos. 5<sup>o</sup> circunnavegación.
- 1615 - 1617 Willem Cornelison Schouten y Jacob Le Maire. *Compañía Austral*. Exclusivamente comercial. Halla el paso por el Cabo de Hornos. Así pueden evitar el Cabo Buena Esperanza y Magallanes. El *Hoorn* naufraga en Puerto Deseado. 6<sup>o</sup> circunnavegación.
- 1623 - 1626. Jacques L'Hermite y Huygen Schapenham. *Compañía Unida de las Indias Orientales* junto a los Países Bajos. Con 11 navíos y 1639 hombres.
- 1642 - 1643 Hendryk Brouwer y Elías Herckmans. *Compañía Unida de las Indias Occidentales* junto a los Países Bajos. Hostigar el comercio español e intentar establecer bases en la costa.

## 1598 – 1600 Jacob de Mahu, Simon de Cordes y Sebald de Weert

Jacob de Mahu, Simon de Cordes y Sebald de Weert, realizan lo que se considera en la literatura clásica como el primer descubrimiento documentado de las Malvinas, como islas *Sebaldinas*. Como vimos las Islas ya figuran en numerosos mapas, lo que en realidad se obtiene es una ubicación muy precisa, para los instrumentos de la época.

Las informaciones del viaje fueron aportadas principalmente por Barent Jansz Potgister, cirujano de la flota, de 25 años aficionado a las letras y buen dibujante. El conocido escritor de la época Zacharias Heyns, que no participó en la expedición, habría reescrito el texto otorgándole un estilo más literario que el original. Heyns era amigo de Sebald de Weert, capitán del *Het Gheloove*, único navío que regresó a Holanda.

El 27 de junio de 1598 zarpa de Goree la expedición de Jacob de Mahu financiada por *Magelhaanse Compagnie* —Compañía de Magallanes— de Pieter van den Hagen y Johan van der Veken. La flota incluía 491 hombres. La misión era la de navegar a lo largo de la costa oeste de América del Sur, donde debían vender su cargamento cobrando en plata, y seguir hacia Japón sólo si fallaba la misión prevista. En ese caso, suponían que podrían conseguir plata en el Japón con la venta de sus mercancías y luego navegarían a las Molucas para comprar especias, regresando después a Europa.

Las 5 naves eran

*De Hoope* (La Esperanza). Almirante Jacque de Mahu, luego Simón de Cordes. De 500 toneladas, que portaba la insignia del Almirante Timothy Shotten. También estaba el piloto inglés William Adams que había sido enrolado por haber navegado en el estrecho con el corsario Cavendish. Con 130 hombres en su tripulación y 28 piezas de artillería.

*De Liefde* (El Amor - Caridad). Capitán Simon de Cordes, luego Gerrit van Beuningen (ascendido a vicealmirante). De 300 toneladas, con 110 hombres a bordo y 26 piezas de artillería.

*Het Gheloove* (La Fe). Capitán Gerrit van Beuningen, y luego Capitán Sebald de Weert. De 320 toneladas, con 109 hombres y 20 cañones.

*De Trouwe* (La Fidelidad o Lealtad). Capitán Buckholt, luego el Capitán Balthasar de Cordes. De 250 toneladas. Tripulado por 86 hombres y con 18 piezas de artillería.

*De Blijde Boodschap* (La Buena Nueva) o *Het Vliegend Hert* (El ciervo volador). 1º fue Capitán Sebald de Weert y luego el Capitán Dirck Gerritsz. De 150 toneladas, con 112 hombres de tripulación y 16 cañones.

En el camino a América saquean las colonias portuguesas de África. El 6 de abril de 1599 llegan al Estrecho, luego recalaron frente a las islas Santa Marta y Magdalena, donde cazaron cerca de dos mil pingüinos y algunos lobos de mar para abastecerse de alimentos. Pronto se vieron obligados a invernar y deben permanecer cuatro meses en Cabo Froward, las inclemencias del tiempo fueron muy duras, la falta de abrigo, la mala alimentación y el escorbuto les costó la vida a más 100 personas.

*Se veían forzados a ir a menudo a la orilla, bajo la lluvia, la nieve y el granizo, para obtener el agua dulce, madera, mejillones, y otros alimentos, por el que se fatigan mucho. La escasez de víveres fue tan grande, y el clima tan severo, que se mueren de inanición casi con hambre y frío, y sus apetitos insaciables por lo que devoraban las raíces o cualquier otra cosa que pudieran encontrar, cruda y sin cocinar.* [en Kerr, 1824. 130-148.]

El 23 de agosto de 1599 en isla de Santa Inés, en el lugar que luego denominarían *Ridders baai* (bahía de Los Caballeros). El Almirante De Cordes, comandante del *De Hoope*, propuso allí a su Estado Mayor la creación de una hermandad que sirviese para conmemorar el paso de la flota por el estrecho y para reafirmar su decisión de luchar contra el enemigo español, como igualmente en recuerdo de las penurias sufridas y en homenaje a las víctimas de ese invierno.

Se acordó llamarla *Broederschap van den Ontbonden Leeuw* (Hermandad del León Liberado o desencadenado), con la cual se recordaba al león de las armas de la familia Nassau y por ende los escudos de los Países Bajos. La alusión heráldica simbolizaba así la guerra de liberación mantenida contra España.<sup>25</sup>



Mapa de Willem Cornelison Shouten y Jacob Le Maire, en un versión de 1619 de la Relación. Se ilustra el recorrido y su paso por las Islas Sebaldas

**JOURNAL**  
 Van 't geene bijf Schepen/van Rotterdam/  
 in 't Jaer 1598. den 27. Junij / na de STRAET  
**MAGALANES**

Varende, over gekomen is, tot den 21. January 1600. toe,  
 op welcken Dagh Capiteyn

**SEBALD de WEERT,**

Met het Schip 't Geloove genaemt / de selve Straet verla-  
 tende / gedwongen is weder naer Huys te keeren: Mitsgaders hoe de  
 voorsz. Capiteyn / niet sonder groot verrijchel wt gestact te hebben / den  
 13 Julij des selven Jaers 1600. tot Rotterdam weder aen gekomen is.  
 Verhalende veel wonderlijche Sacten die sy gesien hebben.



't AMSTERDAM, Gedrukt

By **GILLIS JOOSTEN SAEGHMAN**, in de Nieuwe-straat /  
 Opdraght, Drucker van de Tijdingen ter See / en de Landt-Geschied.

203. f. 328.

[...] el 23 de agosto, [en] una gran bahía en el lado sur del estrecho. Aquí, para perpetuar la memoria de tan peligroso y un viaje extraordinario en estos estrechos, a la que ninguna nación hasta el momento había enviado a tantos o tan grandes barcos, el general instituyó un nuevo orden de la caballería, de los cuales hizo caballeros a seis de principales funcionarios [...]. También prometió solemnemente, exponer su vida contra todos los enemigos de su nación, y realizar todo lo posible para tratar de conquistar a los dominios donde el rey de España adquirió tanto oro y plata,

[...] pensaban que debían utilizar todos sus esfuerzos por liberarse del yugo español.



El Barco De Liefde (Caridad) se llamaba originalmente *Erasmus*, pero fue cambiado en la flota por temas bíblicos Fe, Esperanza y Caridad-Amor, (las Virtudes Teologales), y La Fidelidad-Lealtad y La Buena Nueva. El mascarón de proa del *De Liefde* es uno de los escasos testimonios materiales que sobrevivieron a los diversos episodios de esta flota. En el barco estaba el piloto inglés Will Adams, que luego se convertiría en gran personaje de la corte nipona: *Shogun*

La talla representa al filósofo Erasmo de Rotterdam, y está actualmente en el Museo Nacional de Tokio, luego de haber permanecido en una aldea japonesa, donde su población, le atribuía características sagradas y curativas. Durante muchos años, fue venerado como *Kateki*, patrona de los astilleros.<sup>28</sup>



1598 Sebald de Weert 1600 Journael vant gee

La *Gheloove* se refugia en el Estrecho y se encuentran con Oliver Van Noort, le solicitan provisiones pero éste se las niega.

[1º enero 1600] *De Weert* también envió a su barco, con su bandera y uno de sus pilotos [...] y les dio una carta de Van Noort, solicitar una cantidad de galletas suficiente para dos meses. El barco regresó el día 5 con la respuesta del general, diciendo que él no estaba seguro de tener suficiente cantidad de galletas para sus propios hombres, ni sabía el tiempo que podría estar en el mar, y por lo tanto no podía prescindir de ninguna.

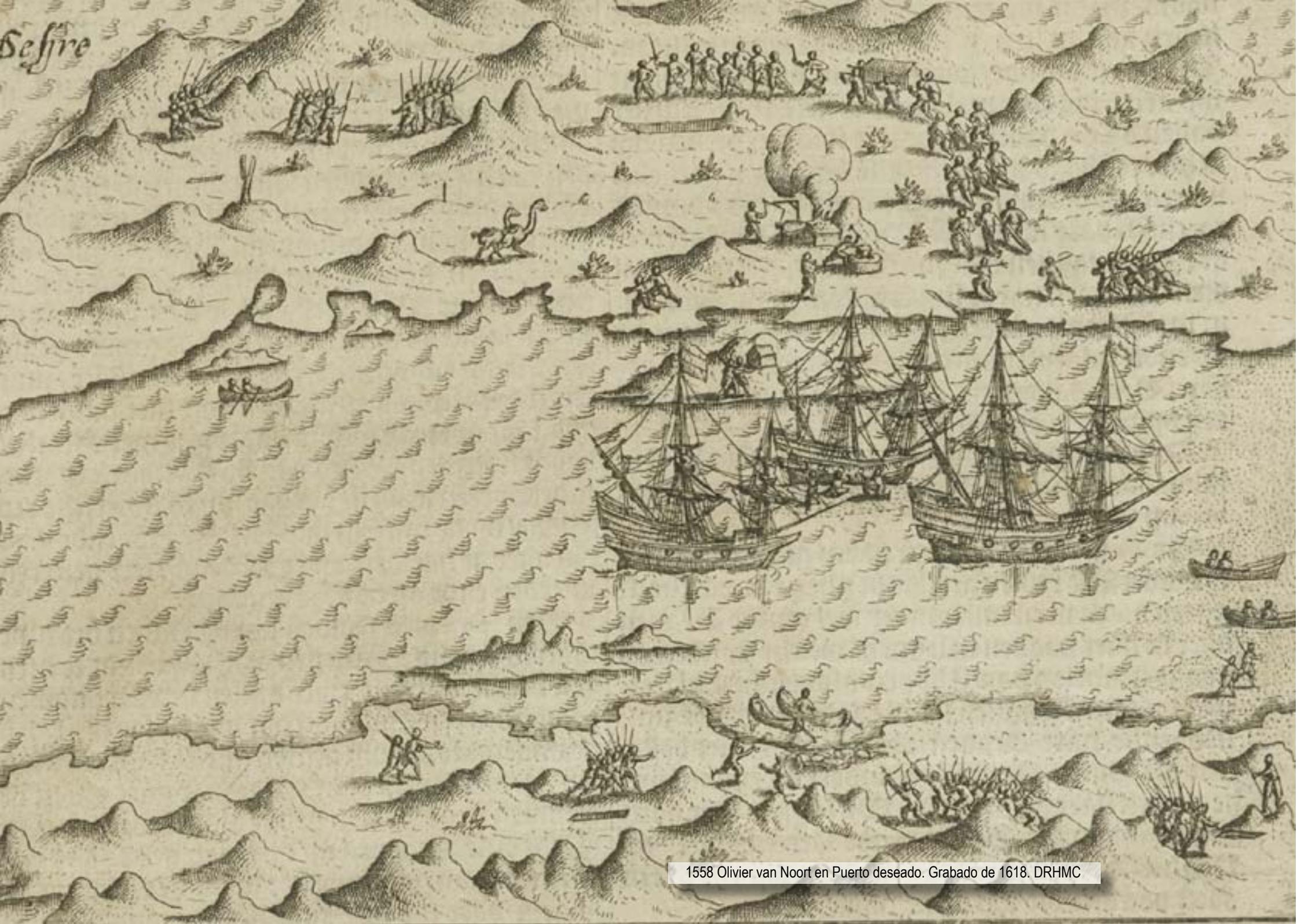
Theodore de Bry (1528-98), en la parte IX de su *Historia Americae Sive Novi Orbis* [Historia de los grandes viajes americanos], nos cuenta que Sebald de Weert había capturado y encarcelado a una madre de indios de Tierra del Fuego con dos hijos en el lado sur de la ruta de Magallanes mientras se dirigía hacia el este. Mientras dejaron a la madre y al niño más pequeño, se llevaron a la hija mayor a Europa, donde pronto murió.

El 21 de enero, después de 9 meses, salen del Estrecho, allí una fuerte tormenta dispersó a las naves, por lo que de Weert decidió regresar a Europa. En su camino de regreso, el **24 de enero de 1600** avistó tres islas sobre latitud 50º 40' S y a 60 leguas holandesas de la costa (equivalentes a 70 leguas marinas españolas). De Weert no pudo desembarcar pues su nave había perdido todos sus botes en la borrasca en el estrecho.

**El 24 [de enero de 1600] por la mañana, se encontraron con tres pequeñas islas barlovento, no señaladas en ningún mapa, que dieron el nombre de Islas Sebaldes. Estas estan en lat.50º 40'S. sesenta leguas del continente, y contenía gran cantidad de pingüinos, pero no pudo atrapar ninguno, pues no tenemos botes.**<sup>26</sup>

Dice Groussac en relación al relato:

[...] ya no se trataba aquí de descubrimientos —más o menos problemáticos— de islas indicadas al azar de algún rumor y como pro-



Sesjre

1558 Olivier van Noort en Puerto deseado. Grabado de 1618. DRHMC

visionalmente, dejando a los sucesores el cuidado de determinarlas cuando alguna vaga coincidencia las hacía aparecer reales: sino de tierras reconocidas y fijadas por las dos únicas coordenadas entonces aplicables (distancia del continente y latitud). Sólo un inconveniente material impidió la toma de posesión efectiva. El hecho fué cuidadosamente consignado en el Diario, y el grupo, denominado *Iles de Sebald de Weert*, por el nombre del descubridor. Desde entonces figuran así (variantes: *Sebaldes*, *Sebaldinas*) en todas las relaciones y cartas geográficas [...] navegantes y geógrafos coinciden siempre en respetar los derechos del viejo capitán holandés y en conservar, según uso, el nombre del descubridor, nombre que consagra el primer y legítimo descubrimiento. Es necesario llegar a fines del siglo XVIII, para ver que aplica Inglaterra, aquí como en otras partes, este procedimiento brutal y sumario de la demarcación que prescinde del derecho y de la historia cuando molestan a sus pretensiones hasta fines del siglo XVII.<sup>27</sup>

La nave de Sebald de Weert es la única que regresa, el 14 de julio de 1600, con sólo 36 hombres de 105, las demás embarcaciones nunca volvieron.

A partir de entonces las islas figuran en la cartografía inmediatamente posterior. Todo el siglo XVII y parte del XVIII los geógrafos respetaron la toponimia holandesa, apareciendo en distintos mapas como *Sebaldinas*. Recién en 1766, los colonos británicos desde la Isla de Cruzada (luego Saunders) renombraron el pequeño grupo del noroeste que de Weert había cartografiado. Las islas pasaron a llamarse isla *Jason* e isla *Carcass*, los españoles las llaman *isla del Rosario*. Hoy en la cartografía argentina se llaman *Islas Sebaldes*.

Dirick Gerritz en la *Boodschap* posiblemente descubre las islas Shetland, pero sus tripulantes luego son apresados por los españoles y conducidos a Lima.

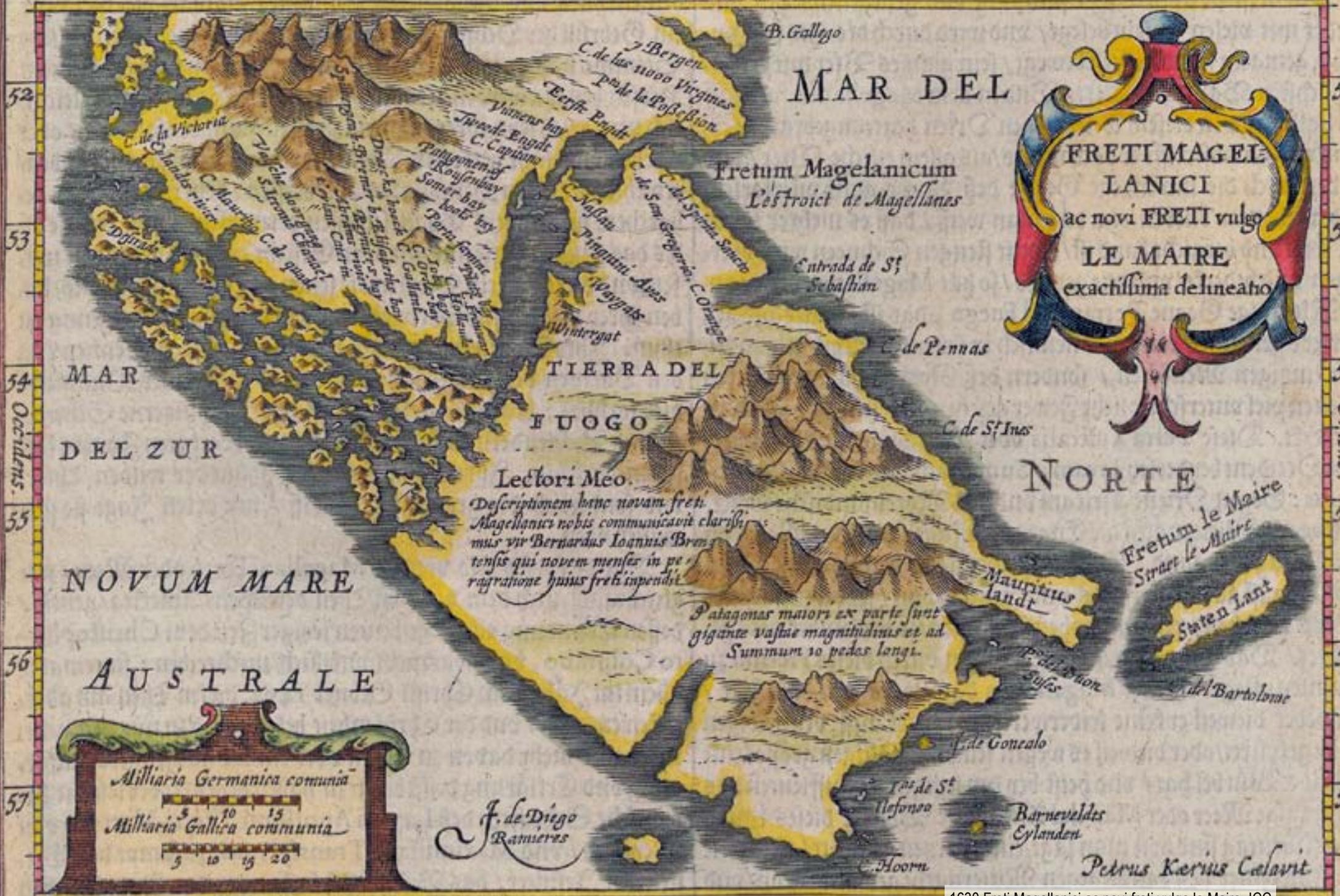
## 1599 - 1600 Oliver van Noort

El corsario Oliver van Noort, es contratado por la *Compañía Magallánica*, y realiza la 4º circunnavegación de la tierra.

Parten de Goree el 2 de julio de 1598. Sus barcos son *Mauritius* y *Henrick Fredrick* y los yates *Eandracht* y *Esperance*. Se proponía atravesar el Estrecho, apoderarse de alguna isla del pacífico y desde allí atacar las escuadras españolas y portuguesas, saqueando de paso las poblaciones costeras e isleñas si no podía comerciar con ellas. Sus barcos llevaban doscientos cuarenta y ocho hombres bien armados.



1602. Olivier van Noort en Cape Nassau. Enfrentamiento en el estrecho. Algunos se defienden arrojando pingüinos desde un peñasco y otros con arcos y flechas, mientras se refugian en una cueva. Las mujeres y niños están refugiándose en el interior de la cueva mientras les disparan con armas de fuego.



**Freti Magellanicum**  
 ac novi Freti vulgo  
**LE MAIRE**  
 exactissima delineatio

Lectori Meo.  
 Descriptionem hanc novam freti  
 Magellanicum nobis communicavit clarissi-  
 mus vir Bernardus Loannus Bren-  
 tensis qui novem menses in pe-  
 ragatione huius freti impendit

Patagonas maiori ex parte sunt  
 gigante vastis magnitudinis et ad  
 summum 10 pedes longi.

NOVUM MARE  
**AUSTRALE**

Milliaria Germanica comunia  
 Milliaria Gallica communia

5	10	15	20
---	----	----	----

*J. de Diego Ramieres*

*Petrus Kerius Calavit*

En su paso por la costa patagónica, el 20 septiembre de 1599 llegan al Deseado. Cazan pájaros pingüinos y lobos marinos. Exploran los alrededores y en un enfrentamiento con los indios pierden tres hombres.

Puerto Deseado, septiembre de 1599

Éstos [los marineros], *en contra de la previsión que el almirante les había hecho de ir a tierra, desembarcaron y fueron atacados por una treintena de salvajes escondidos que mataron tres a flechazos, y traspasaron la pierna a un cuarto. Estos Patagones eran de gran estatura, de una mirada terrible, la cabellera larga, la cara pintada, y de color tostada, armados con arcos y flechas de caña muy delgadas, en las cuales pequeño pedazo de piedra usada muy artísticamente ajustados estaban en lugar de hierro. Ellos las arrojaban con tanta fuerza como precisión. Los cirujanos de navío encontraron los muertos traspasados parte a parte a través del corazón o del hígado. Fue la única vez que se vio habitantes en esta bahía. Pero se vio diversas sepulturas sobre la cumbre de las rocas, cubiertas de montones de piedras pintadas de rojo, adornada dardos y de penachos, y ciertas conchas finas que se encuentra sobre la orilla. Se les pone debajo de la cabeza de los muertos, después de haberlas tachado encuadrado. Ellos encontraron sobre una de estas tumbas dos gruesas barras de hierro que les pareció ser hierro de España.*

En una edición de 1618 se ilustra el enfrentamiento con los *salvajes*. Estos están representados con estaturas semejantes a los viajeros. Allí podemos también ver con bastante detalle el estuario del Deseado y las actividades que llevaron a cabo.

El 23 noviembre continúan su viaje al Estrecho. Pierden tres hombres en un *enfrentamiento* con los indios y como represalia asesinan a todos.

## 1615 - 1617 Willem Cornelison Shouten y Jacob Le Maire

Willem Cornelison Shouten y Jacob Le Maire, de la *Compañía Austral*. Realizan una expedición exclusivamente comercial, para sustraerse de la *Compañía Unida de las Indias Orientales*, buscan un paso al Sur del Estrecho.

Habían partido de Ámsterdam con los barcos *Eendracht* (Concordia) y *Hoorn*, al mando de los hermanos Willem y Jan Schouten respectivamente, con el objetivo secreto de encontrar un paso alternativo al estrecho de Magallanes. Jacob Le Maire, viaja como representante de la Compañía.

Parten el 14 de junio de 1615, y el 6 de diciembre arribaron a Puerto Deseado y allí se incendió la gabarra *Hoorn* que naufraga. Partieron nuevamente el 13 de enero de 1616, y el 18, reconocen las islas Sebald de Weert, las nombran y determinan su posición.

*A 18 al amanecer vimos las Islas Sebaldas, a distancia de tres millas al oriente, y distan, según Sebald de Vvert del estrecho de Magallanes hacia el lesnorestre y al oesudueste cincuenta millas [...]*

Luego continúan el viaje y hallan el paso por el Cabo de Hornos, de esta manera pueden evitar el estrecho de Magallanes. El *Hoorn* naufraga en Puerto Deseado. Luego realizan la 6º circunnavegación terrestre.

## 2. d. La reacción española

El descubrimiento del paso por el Cabo de Hornos realizado por Schouten y Le Maire inquietó a España pues pensaban que el único control del tráfico era través del Estrecho de Magallanes. Para cerciorarse de estos descubrimientos holandeses se encomendó una misión a Bartolomé García de Nodal y Gonzalo de Nodal.

Reconocimiento de los estrechos de  
 Magallanes y San Vicente mandado hacer por  
 S. M. en el Real Consejo de Indias: Partieron de  
 Lisboa en 21. de Septiembre de 1618, y llegaron  
 de vuelta à San Lucar à 9. de Julio de 1619.  
 Cabo de dos Carauelas Bartholome Garcia  
 de Nodal, y Capitan Gonçalo de Nodal: Cos-  
 mographo Diego Ramirez: Piloto Juan Manco  
 Dispuesto.

Por Don Pedro Texeira Esalernas Cosmogra-  
 pho de S. M.



**R E L A C I O N**  
**DEL VIAGE,**  
 QUE POR ORDEN DE SU Magestad,  
 Y ACUERDO DE EL REAL CONSEJO  
 DE INDIAS,  
 HICIERON LOS CAPITANES  
**BARTHOLOME GARCIA DE NODAL,**  
*y Gonzalo de Nodal, Hermanos, naturales*  
*de Pontevedra,*  
 AL DESCUBRIMIENTO  
 DEL ESTRECHO NUEVO DE SAN  
 Vicente, que hoy es nombrado de Maire, y  
 Reconocimiento del de Magallanes.  
 REIMPRESO DE ORDEN  
 DEL Sr. D. JOACHIN MANUEL DE VILLENA  
 y Guadaluza, Marqués del Real Theſoro, Cavallero  
 del Orden de S. Juan, del Consejo de S.M. Gefe de Elque-  
 dra de la Real Armada, y Presidente de la Real  
 Audiencia, y Casa de la Contratacion  
 a las Indias:  
 EN UTILIDAD DEL HOSPCIO DE LA SANTA  
 Charidad de la Ciudad de Cadix.  
 LLEVA AGADIDO  
 LAS DERROTAS DE LA AMERICA OCCIDEN-  
 tal de unos Puertos á otros, que dió á luz el Theſorero  
 de Navio de la Real Armada Don Manuel  
 de Echavear.  
 CON LICENCIA EN MADRID:  
 Y Reimpreso en Cadix por Don Manuel Bernaldo de los Monteros,  
 Impreſor de la Real Marina, Calle de S. Francisco,  
 Donde ſe hallará.



El Cabo Deseado, y la Costa, que de él  
 va

Bartholomé García de Nodal. Portada de la edición de 1766. Detalle del mapas de la parte correspondiente al Sur del Chubut actual y Norte de Santa Cruz.  
 Dibujo de los cerros y el bosque en el cabo Deseado en el Estrecho

## 1618 - 1619 Bartolomé y Gonzalo García de Nodal

Bartolomé y Gonzalo García de Nodal zarpan de Lisboa el 27 septiembre 1618 con las carabelas *Nuestra Señora de Atocha* y *Nuestra Señora del Buen Suceso*. Llevan en su viaje una edición del diario de Schouten.

El 6 de enero de 1619 avistó el Cabo de Santa Elena y la isla que denominó *de los Reyes*, donde su gente halló y mató muchos leones marinos. Describiendo detenidamente la caza de estos anfibios el cosmógrafo y piloto mayor Ramírez de Arellano, dice en el diario que llevaba del *Reconocimiento de los estrechos de Magallanes y San Vicente*:

*Se mataron muchos á arcabuzazos, pero de tal suerte que si no se les daba en la cabeza con dificultad morian hasta que se desangraban. Desolláronse para traer algunos pellejos á España. Conservé muchos pájaros en sus nidos, buenos de comer, aunque pájaros de la mar, y lo blanco que se veía en los cerros era grandísima cantidad de nidos y suciedades de ellos.*

También avistan un cabo cerca del paralelo 46° de latitud Sur que llamaron San Jorge. El nombre se extendió luego a todo el golfo.

El 11 enero 1619 entran a San Julián por solo dos días. El 15 enero pasan frente a Cabo Vírgenes, comienzan a explorar la costa fueguina y cruzan el paso Le Maire. Poco después desembarcan y tienen contacto pacífico con los indios. El 5 de febrero llegan al Cabo de Hornos, continuando luego su ruta, hacen la primera circunnavegación del archipiélago fueguino. El 8 julio 1619 están de regreso en Sanlúcar. Todo el viaje se realiza en nueve meses y medio, y básicamente sin inconvenientes.

En 1620 el **Capitán Juan Fernández** realiza una expedición con 46 hombres en busca la *Ciudad de los Césares* y recorre la región de Lago Puelo. Allí realiza 'saca' de indios.

## 1670 Tratado Americano entre España e Inglaterra

Toda la región austral de América, con sus costas, mares e islas, quedó indiscutiblemente preservada bajo la soberanía española a través de los

*Plano de la Isla Pepús*  
*Situada en la Latit.<sup>2</sup> Sur*  
*de 46<sup>gr</sup>. 43<sup>m</sup>. y Long.<sup>2</sup> de*  
*378<sup>gr</sup>. 20<sup>m</sup>. Meridiano*  
*de Fenexife*

*A... sitio donde Ancló el Ingles*  
*Escala de 2 Leguas*



Plano de la Ysla Pepús. En este mapa figura el sitio donde anclaron los ingleses, en una isla que nunca existió. BVPB

diversos tratados suscritos en este período, como el *Tratado Americano* de 1670, entre España e Inglaterra.

1673 El **padre Mascardi muere** en su expedición en busca la *Ciudad de los Césares*.

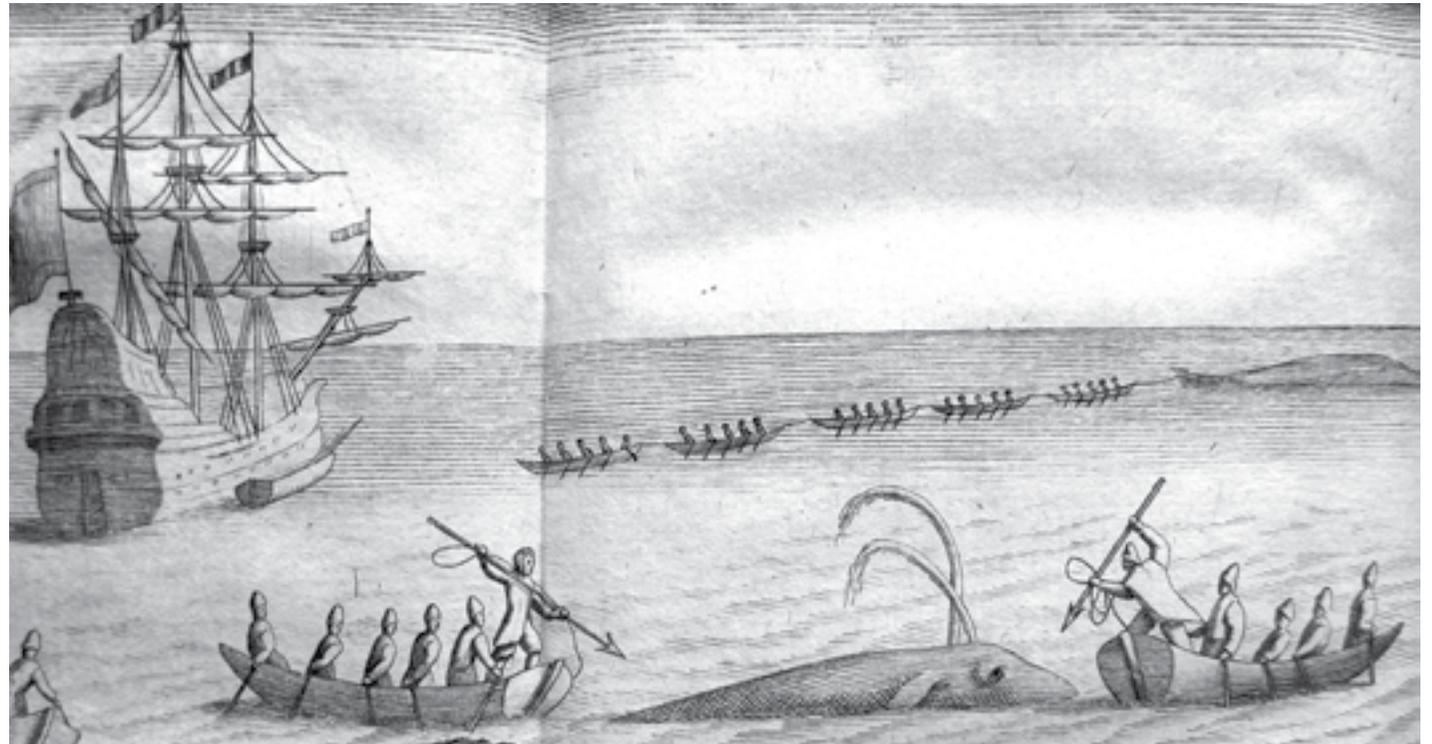
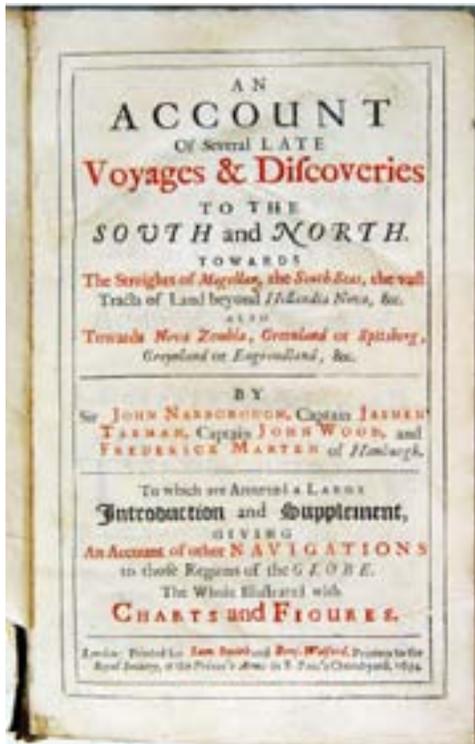
## Las islas Pepys

El corsario inglés Ambrose Cowley da la vuelta al mundo en el *Batchelor's Delight*. Dice haber descubierto las Islas Pepys. El *capitán* Ambrose Cowley, era parte de la tripulación de un navío corsario en donde estaban William Dampier, Edward Davis y John Cook. El Diario de Cowley, en la versión embellecida por su editor (ha sido publicado por William Hacke) dice que el 28 de enero

de 1684:

*Conservamos nuestro rumbo al S. O. hasta alcanzar la latitud de 47°, en que vimos tierra: era una isla desconocida, hacia nuestro oeste. Estaba deshabitada y yo le di el nombre de isla Pepys. Encontramos allí grandes comodidades para el agua dulce y la madera; posee un gran puerto donde mil navíos tendrían capacidad.*

En la versión del *Journal* manuscrito de Dampier, de la misma expedición (según Burney), en cambio decía: <sup>29</sup>



1670 John Narbrough, grabado que ilustra la caza de ballenas. BAA

*El 28 de enero, reconocimos las islas de Sebald de Weert. Son tres islas rocosas y estériles, sin un árbol, reduciéndose toda la vegetación a matorrales. Las dos islas septentrionales se encuentran a 51° S.; la otra, a 51° 20' S., ...*<sup>30</sup>

Es muy evidente que este fue un invento y que el texto confiable es el de Dampier. Pero estas islas fueron luego buscadas por más de 100 años.

**John Narbroughen** 1670 proclama la soberanía del rey de Inglaterra en *Port Desir* [Puerto Deseado] y tierras aledañas. Numerosas expediciones de corsarios y piratas, súbditos del imperio británico, se continúan en el siglo siguiente.

## 1690 John Strong

Las Malvinas vagamente ubicadas, empiezan a atraer el interés de aquellos países que quieren ejercer control en los mares australes y las rutas del Pacífico: británicos, holandeses y franceses.

John Strong, un corsario comisionado por el almirantazgo, había partido de Inglaterra en octubre de 1689 con destino a los puertos chilenos y peruanos del Pacífico, en los cuales pretendía comerciar. Cuando se dirigía a Puerto Deseado en la nave *Welfare*, los vientos lo llevaron a navegar entre las dos islas principales de las Malvinas. Bautizó el pasaje entre ellas como *Falkland Channel* (estrecho de San Carlos), en honor de Anthony Cary, quinto vizconde de Falkland, que había financiado el viaje. Muchos años después los británicos extendieron este nombre a todo el archipiélago. Desembarcó el día 28 de enero a fin de aprovisionar sus bodegas con focas y pingüinos. La expedición continuó a través del Estrecho de Magallanes.

Strong no pudo tocar en Puerto Deseado pues fue arrojado a alta mar, allí reconoció las Sedge y Carcassy descubrió y franqueó el pasaje que separa las dos islas principales. No conocemos una edición crítica del manuscrito de Strong.<sup>32</sup>

*El lunes 27 de enero (1690), vimos tierra. La costa se extiende aproximadamente de este a oeste; varias isletas la bordean. Enviamos a una de ellas nuestra canoa que volvió cargada de focas, pingüinos y pájaros de mar. Seguirnos gobernando al este cuarto noreste (E. by N.); anclamos a las ocho de la noche; la costa corría siempre al este, a gran*

*distancia, aunque podamos distinguirla. La latitud era de 51° 3' S. — Martes, 28: A las cuatro de la mañana, vimos una roca situada a cuatro o cinco leguas de la isla principal; parecía un velero. A las seis entramos en un estrecho situado a 20 leguas de la tierra más occidental (Westernmostland) que habíamos reconocido. Calculamos 24 brazas a la entrada, que tiene 4 leguas de ancho. Penetramos hasta seis o siete leguas y echamos el ancla a 14 brazas. Hay numerosas ensenadas, bastante seguras. [Cerca de aquella donde anclamos], en la costa occidental, hallamos agua dulce en cantidad y matamos ocas y patos en abundancia. No hay bosques.... El 31 levamos ancla con el viento oeste suroeste. Navegamos sondando, con la canoa delante de nosotros... El día siguiente a las diez, estábamos fuera del canal, que tiene unas 17 leguas de largo y al que llamé Falkland Sound [...]*<sup>33</sup>

En un pasaje Strong se refiere a una *isla principal*, es posible que este y otros pasajes se hayan agregado posteriormente por editores, dado que los viajes anteriores nunca lo habían notado y no se desprende de su relato, ni por la cartografía publicada luego de su viaje, que se haya dado cuenta.

## 2. e. Los franceses y el Mar del Sur

Los franceses también impactados por las noticias de tesoros americanos, además de la apertura de mercados, se suman como una flota importante a los mares del Sur. Los primeros datos los habrían obtenido de una expedición clandestina portuguesa de 1527: El capitán Jean Alfonse Saintoctongeois, escribió dos obras sobre el Estrecho que se conservan en la Biblioteca Nacional de París, este capitán luego pasa a Francia en 1530 donde se nacionaliza. Traía con él gran cantidad de información y cartas náuticas. Se establece en Dieppe y tuvo influencia en la posterior cartografía francesa.<sup>34</sup>

Pero quien tuvo más influencia sobre los planes franceses ha sido Massertie, que había pasado por el Estrecho en 1687 por primera vez y Johan de la Guilbaudiere, que en 1694 encalló en el Estrecho, en donde permaneció 11 meses y adquirió importante información. Estos navegantes comenzaron a plantear el completo abandono que había del Estrecho y lo fácil que sería ocuparlo.

Ya en 1664 se había otorgado a la compañía de Indias Orientales, el privilegio real para el comercio, entre otros lugares, *desde el estrecho de Magallanes y*

VUE DE SAINT MALO



Saint Malo en pleno apogeo naval

*Le Maire en todos los mares del Sur.* El momento era propicio por el apoyo a la expansión marítima dado por Jean Baptiste Colbert, ministro de Luis XIV.

En este contexto parte la expedición de Gennes. Luego con la paz entre Francia y España, surge la *Real Compañía del Mar del Sur*. Guilbaudiere realiza una presentación al rey en donde propone establecer un pequeño fuerte en puerto Galland en el Estrecho. Luis XV otorga entonces a la Compañía el derecho a establecer colonias en lugares deshabitados, y si lo estiman construir fuertes para la seguridad de sus navíos y factorías.

Luego el Proyecto del abate Noël Jouin, que participó de la expedición Beauchesne-Gouin, en donde tuvo una larga estadía en el Estrecho, plantea la factibilidad de una colonia en la región, como base para una misión religiosa entre los pueblos originarios. Jouin dirigió un extenso memorial al rey FelipeV, *Para llevar la palabra de Dios o el Evangelio hasta la extremidad de la tierra y cumplir la promesa, que parece haber hecho Dios sólo para V.M.*

Planteaba que era necesario establecer colonias y apoderarse del Estrecho, y lo fundamental era

*... quitar a los extranjeros se establezcan en este Estrecho debajo del pretesto del primer ocupante; lo que todas las potencias están ideando y tienen ya concedido a sus varias compañías. Los ingleses, artículo X de su Compañía de Indias orientales, está empleando la concesión de Magellan y todas las demás tierras no ocupadas por una potencia de Europa: Holanda lo mismo: Francia en el año 1699 tomó posesión de este Estrecho en el nombre de su Compañía del Mar del Sur, y así estas compañías no les quedan más que pasar allí a planificar allá. pues tienen la concesión. [Memorial del presbítero don Manuel Jouin... 1699-1714.]<sup>35</sup>*

El planteo de Jouin es semejante al que presenta el reverendo Richard Hakluyt en su *Discourse of the Commoditie of the taking of the Strait of Magellan* a Isabel I de Inglaterra en 1580. Se trata de los mismos argumentos pero desde puntos de vista opuestos. Según Hakluyt:

*El Estrecho de Magallanes es la puerta y entrada en el tesoro de las Indias Orientales y Occidentales. Quien quiera que se enseñoree en*

*este Estrecho puede considerarse Señor también de las Indias Occidentales. La armada más grande del mundo puede encontrar refugio en el Estrecho en todos los tiempos y en todas las temporadas del año. Toda el área de las Américas que bordea el Mar del Sur está sin fortificaciones y armamentos y de buques de guerra, de la cual viene lo anterior.<sup>36</sup>*

Con la crisis de la guerra de sucesión, la compañía del mar del Sur recibió órdenes de no seguir con sus planes, y se prohibieron las expediciones comerciales.

Pero los comerciantes, dado que las ganancias eran muy grandes, optaron por el contrabando. Con las grandes fortunas en Saint Malo, se genera una gran flota, que concentra parte de sus intereses en el Mar del Sur. De hecho entre 1695 y 1749 salieron 175 barcos registrados desde Francia para el Mar del Sur. Muchos de ellos pasaron por Malvinas, y lo sabemos por Frezier que utiliza y marca sus derroteros en su mapa, que es el primer intento serio de confección de una carta de las *Îles Nouvelles*, nombre que no perduró.

## **1701 Gouin de Beauchesne enero 1701**

La *Compagnie de Commerce de le Mer du Sud* se forma por un grupo de 20 accionistas, entre los que estaban el hijo de Colbert e importantes comerciantes, inicialmente se pensó de gran envergadura, pero solo zarparon 4 de las 6 naves iniciales. Su misión era ver la posibilidad de establecer colonias y fuertes en islas no ocupadas por europeos.

La expedición estaba a cargo del capitán de navío de Beauchesne-Gouin, que ocupaba el *Phélypeaux*, al mando de Beauchesne; el *Conde de Maurepas*, era comandada por Terville y la *Bonne Nouvelle*, por Perré. A ellas se incorporaría luego la corbeta *Necessaire*.

Zarparon de la Rochelle el 17 de diciembre de 1698; llegan al Estrecho luego de siete meses de navegación. Permanecieron 5 meses en el Estrecho, en donde realizaron importantes reconocimientos de ambas costas, y sembraron especies comestibles, de su experiencia concluyen que el Estrecho puede ser poblado con éxito.

El 7 de septiembre de 1699 hallaron una isla en medio del Estrecho, que llamaron *de Luis el Grande* (Carlos III), y decidieron que sería el lugar apropiado

para la factoría de la Compañía Real del Mar del Sur. En ese lugar tomaron posesión del lugar y del Estrecho en nombre de Luis XIV, y levantaron una cruz de madera ornada con flores de lis y una placa testimonial como recuerdo del suceso.

Durante el retorno al sur de las Sebaldinas, Beauchesne descubrió las islas que llevan su nombre. Villefort, uno de los oficiales del *Phélypeaux* relata el descubrimiento:

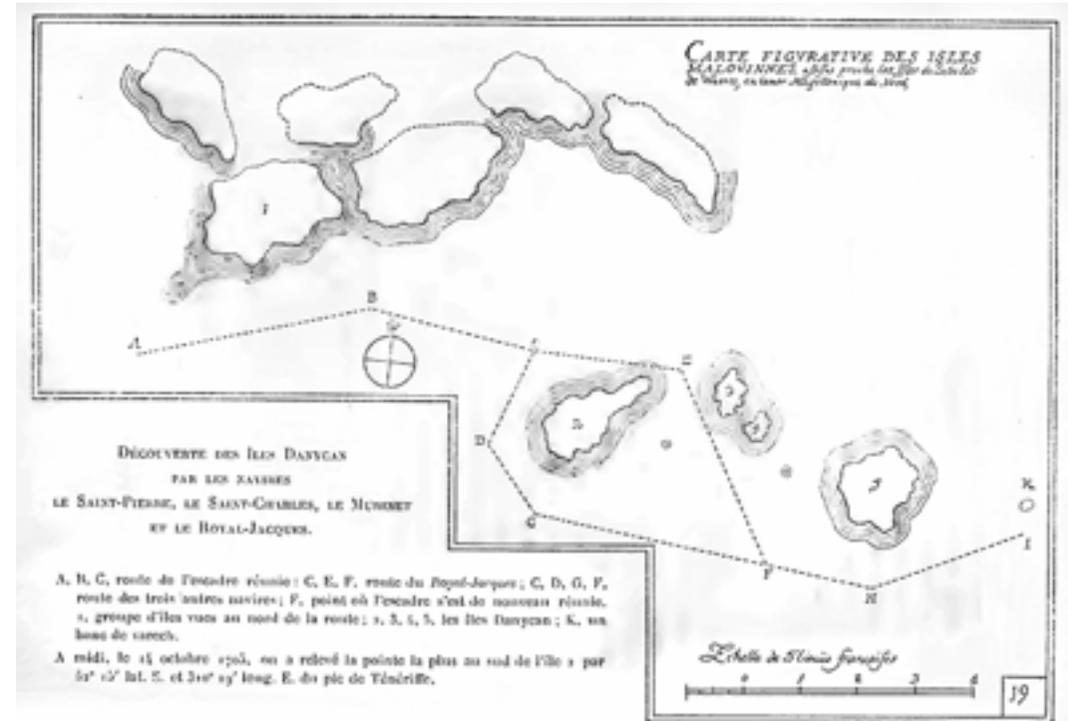
*“El 19 de enero de 1701 advertimos, a 8 leguas al noreste, una isla desconocida que no está señalada en ningún mapa. Encuéntrase hacia los 52° 50', alrededor de 60 leguas al oeste de Tierra del Fuego; la llamamos isla Beauchêne; su circuito puede ser de 5 a 6 leguas. Es medianamente alta y bastante llana; a tres leguas al este teníamos 80 brazas, fondo de conchas blancas. Las islas Sebaldinas fueron vistas al día siguiente. Anclamos a 51° 32' 37" en la banda del este [...] Había allí muchos arroyos y estanques de agua dulce, apio, ocas, avutardas y cercetas en cantidad; en fin, un terreno bastante bueno; pero sin bosques y eso era lo que más falta nos hacía...”*<sup>38</sup>

## 1704 Pedro Perré, señor del Coudray

La *Saint-Charles* comandada por Pedro Perré, señor del Coudray, acompañado del *Murinet* capitaneado por Fouquet; cuyo armador era Noël Danycan, señor de Lepine. El *Saint-Charles* partió de Saint-Malo el 26 de diciembre de 1703. Por el estrecho de Le Maire llegó al Pacífico y recorrió la costa hasta el Callao. En su viaje de regreso por el Cabo de Hornos, el 14 de octubre de 1704 descubrió hacia los 52° 25' de latitud una isla muy grande, flanqueada al este por muchas isletas que bautizó con el nombre de su armador: Las *islas Danican*, o *Anican* los ingleses las llaman luego *sea lion island* y en nuestras cartas como *islas de los leones marinos*.<sup>40</sup>

Las expediciones siguientes solían mantener esta ruta: a la ida Norte Sur, hasta el Cabo de Hornos, sin tocar la costa patagónica, a su regreso, el viento predominante de occidente les impedía ir hacia alta mar, buscaban tierra y reconocían la costa oriental del archipiélago donde solían desembarcar.

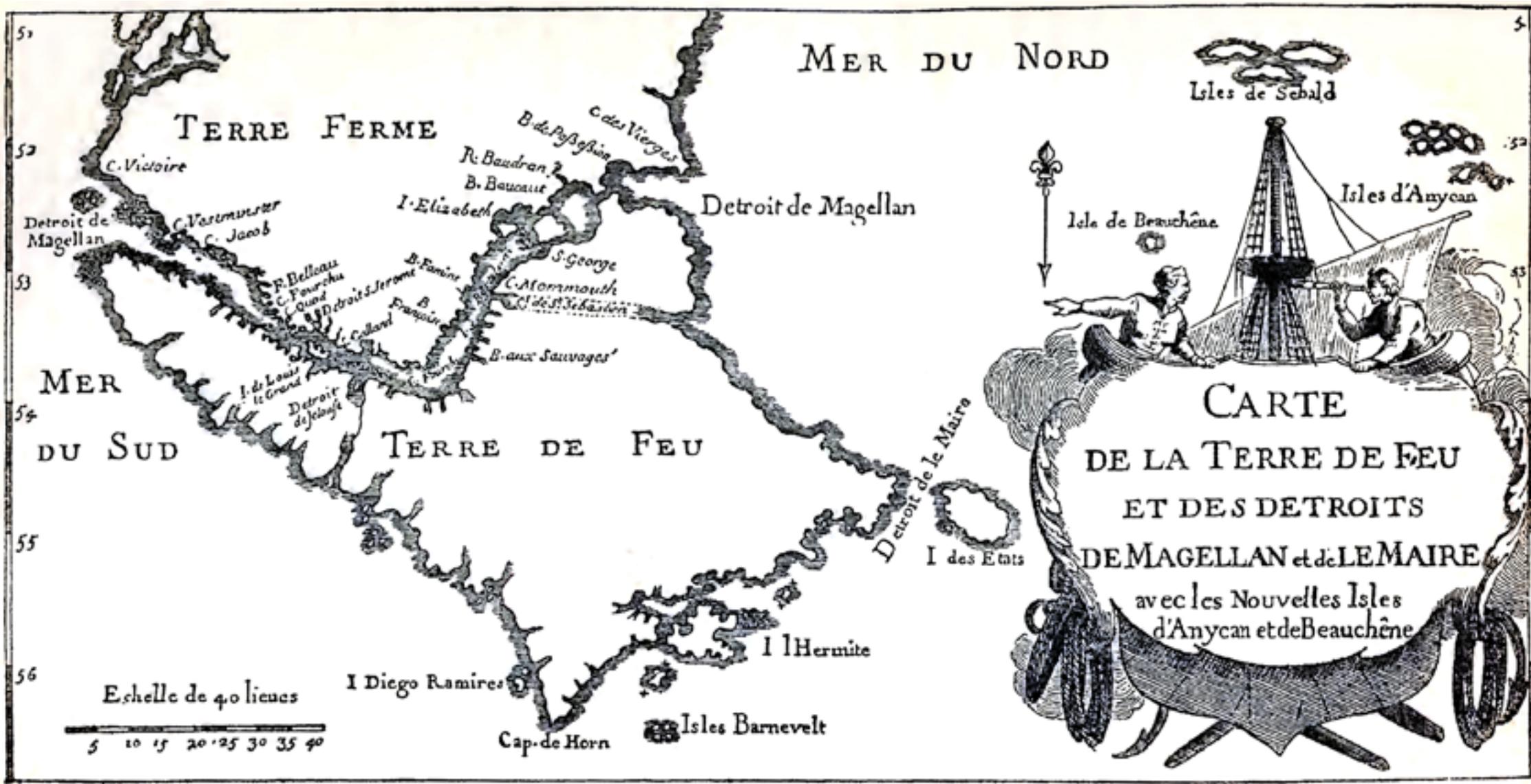
En 1706 aparece el nombre de *Malouines* para todo el grupo de islas conocidas, éste se impuso debido a la cantidad de *Malouins* [habitantes de Saint-Malo] que frecuentaban las islas .



Mapa del descubrimiento de las Iles Danycan con el derrotero de las navas *Saint-Pierre*, *Saint-Charles*, *Le Murinet* (capitán Fouquet) y la *Royal-Jacques*, de 1705.<sup>41</sup>



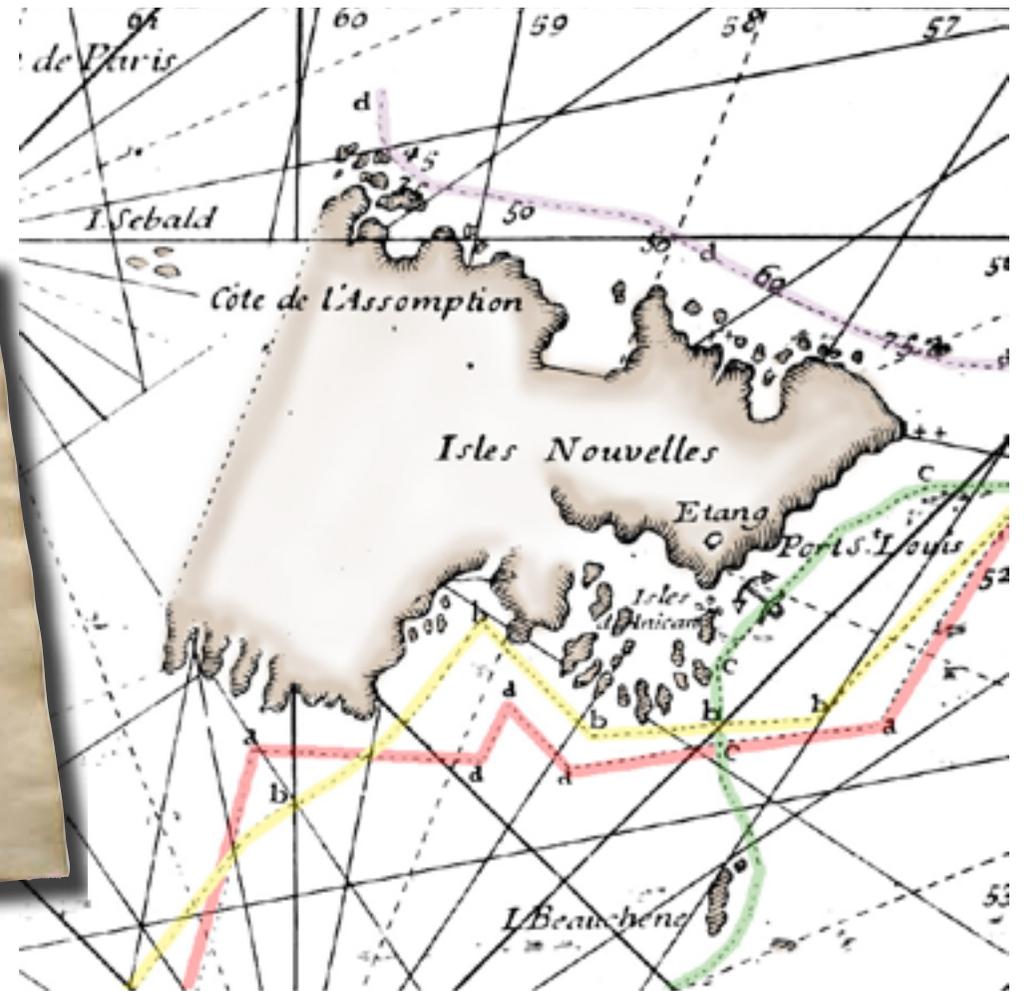
1726 Beauchene. Mapa del Estrecho de Magallanes<sup>39</sup>



1726 Beauchene. Mapa de Tierra del Fuego con las Isles de Sebald, Isle de Beauchêne y las Isles de Anycan (Dahlgren 1909: 141)

1709 -10 Viaje del Cap Doublet en la Baptiste (Dahlgren 1909)





- aa Route du Vaisseau le Maurepas en 1706.
- bb Route du Vaisseau le S.<sup>t</sup> Jean Baptiste en 1711.
- cc Route du Vaisseau le S.<sup>t</sup> Louis en 1706.
- dd Route du Vaisseau L'Assomption en 1708.

Frézier, *Carta reducida del extremo de América Meridional en su parte Sur*. Detalle de la misma en la versión de 1716 BAA-CV. En donde figura la primera carta, fehacientemente documentada con derroteros de las islas. *Îles Nouvelles*, Donde están las nuevas islas descubiertas por los barcos de St. Malo después de 1700, la parte Oeste es todavía desconocida. El pasaje es aquí llamado de *Ste. Barbe* y fue recientemente descubierto por el Tartane del mismo nombre el 25 de mayo de 1713 [boca Oeste del Estrecho]. Frézier utilizó derroteros propios y menciona los antecedentes que utilizó para completar la carta. Figuran las Islas, *Nouvelles*, *Sebald*, *Anican*, y *Beauchene* como parte del archipiélago y está ubicado *Port St Louis* con el ancla.

## 1708 Porée, l'Assomption

La *Notre Dame l'Assomption*, piloteado por Porée, parte de Saint-Malo el 13 de febrero de 1708. Recala en la isla Santa Catalina, y luego, el 16 de julio, a vista de una tierra desconocida, que Porée llamó *Terre de l'Assomption*, por el nombre de su navío. Luego realiza una nueva recalada en Buenos Aires, de donde volvió a partir en diciembre para las Malvinas: allá lo sorprendió, el 3 de enero de 1709, la escuadra de Woodes Rogers y Courtney (se estaba todavía en plena Guerra de Sucesión), que lo persiguió, pero sin impedirle llegar a Chile y al Perú. Trajo de allá su botín y regresó a Saint-Malo el 28 de agosto de 1710.<sup>42</sup>

## 1708 Woodes Rogers

Woods Rogers y Stephen Courtney en los barcos *Duke* y *Dutchess*, emprenden el viaje alrededor del mundo entre 1708 y 1711, con 225 personas a bordo.

El 23 de diciembre de 1708, arriban a las Malvinas, en donde realizan un detallado relato de su recorrido, pero no desembarcan.

*A las diez esta mañana vimos tierra, llevando [rumbo] S.S.E. a 9 leguas de distancia. Primero parecían tres, luego eran más islas [...]. Un largo Trayecto de Tierra. Vimos que la mayoría de lo que primero pensamos eran islas, se unían con las tierras bajas.*

[...] *Ésta es la tierra de Falkland [por canal de Falkland de Strong], descripta en pocos bosquejos [...] Parece que hay buenos Campos con Bosque y Puertos [...] por la noche perdimos de vista a la región pero no pudimos acercarnos lo suficiente para ver si fue habitado.*<sup>43</sup>

Luego, Woodes Rogers dice que el 23 de diciembre vieron un barco, lo persiguieron, pero escapó, lo persiguen y lo vuelven a ver el 26, se dan cuenta de que es francés de la *South-Seas*. Esta embarcación que persiguieron era la *Notre Dame l'Assomption* de Porée, la niebla, y la noche, hacen que el *Duke* y la *Dutchess* pierdan a su presa.

Este viaje luego toma notoriedad pues, aquí está el relato del rescate de Alexander Selkirk's, que como castigo por discutir con el capitán lo abandona en una isla, por 4 años y 4 meses solo. Este y otro relato, fueron la inspiración para Robinson Crusoe de Daniel Defoe que publica en 1719.

En 1711 *L'Incarnation*, (navío portugués capturado por Duguay-Tronin en la Bahía de Río de Janeiro), fue enviada de Río al Mar del Sur, bajo el mando del capitán Brignon, de Saint-Malo. Fue éste, según Frézier, quien destacó las tres islas con un promedio de media legua cada una distribuidas de manera triangular, como se las representa en las cartas, pasó a solo tres leguas de ellas en un día muy claro las *Sebaldinas* propiamente dichas y las hizo distinguir, definitivamente, de las *islas Nuevas* o Malvinas.<sup>44</sup>

## 1711 Jean Doublet, de Honfleur

En 1711, a comienzos del año, Jean Doublet, de Honfleur, envía el *St. Jean Baptiste*, al estrecho de Le Mairey también navega sobre la costa sur de las Islas Malvinas. Ve la entrada del *Falkland Sound* [canal de las Malvinas], nota un grupo de islas bajas casi al nivel del agua [las Anicans] pero considera que no sería bueno arriesgarse más. (Ver mapa de Frézier) La Bitácora de Doublet nunca fue impresa; el original está en los archivos de St. Servan. En sus *Relation de la nouvelle découverte des Îles Cabaldes, et a quoy elles pourroient estre utiles* se realiza el primer planteo serio de su colonización.<sup>45</sup>

1714 el reconocimiento de este archipiélago, hecho por los navíos franceses (no había sido hasta el momento tan detallado) que han realizado a bordo del *Saint Jean Baptiste* a las órdenes del capitán Doublet, de Havre. Él reconoce las islas de *Anican* y llega hasta el estrecho entre las dos islas. A partir de allí es otro el mapa que tenemos de las islas. Es durante este mismo año que Frézier vuelve de su expedición.

## 1712-1714 Amédée François Frézier

Recorre las Malvinas, Magallanes y las costas de Chile hasta Perú. Publica sus memorias en París, 1716, con un mapa muy exacto.

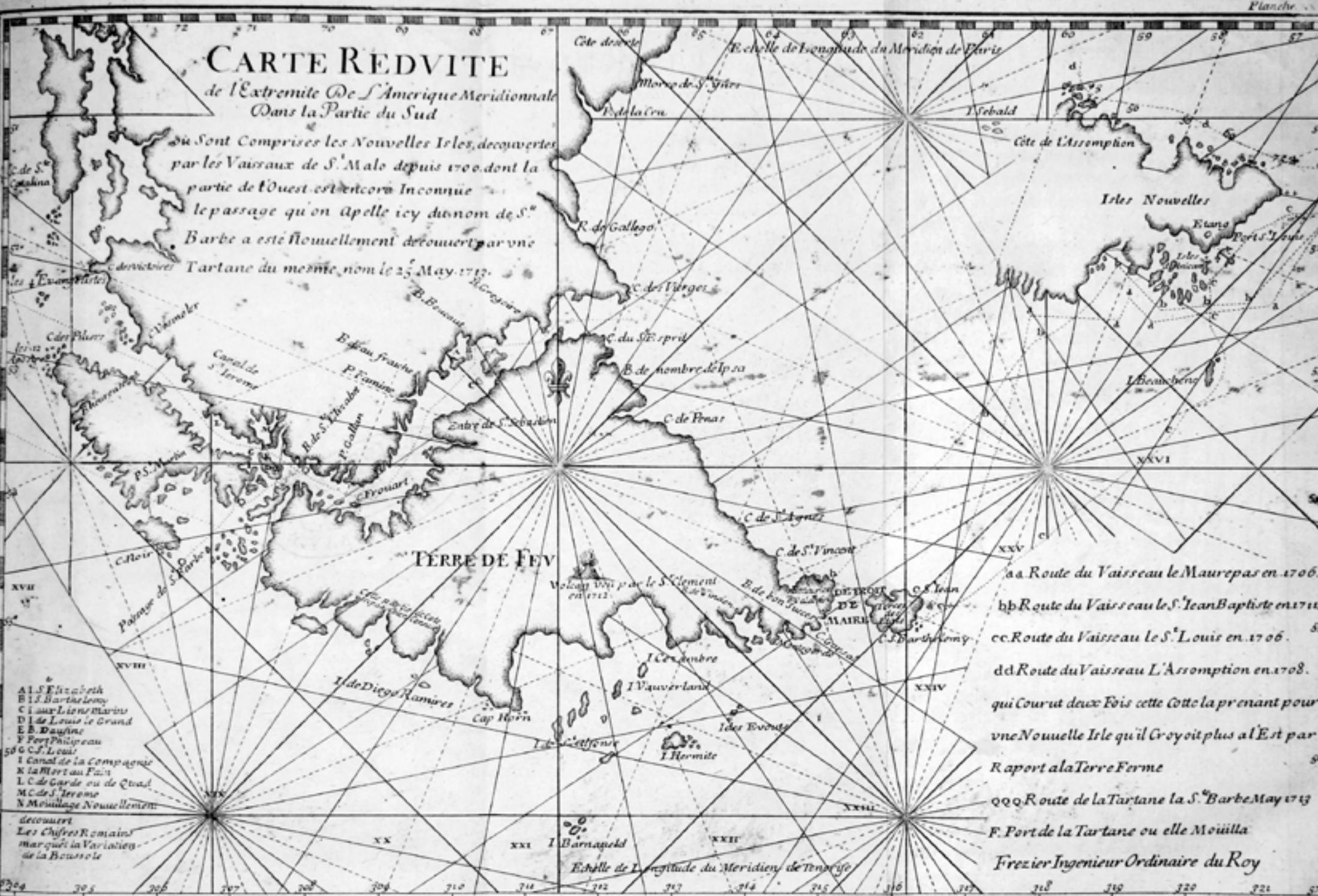
El ingeniero real Amédée François Frézier, se embarcó en Saint-Malo el 23 de noviembre de 1711, como oficial, en el navío *Saint-Joseph*, de 350 toneladas, piloteado por Laurent Battas. Parte el 6 de enero de 1712; cruza por el Cabo de Hornos, y recorrió la costa del Pacífico, desde Concepción al Callao, volvió a Saint-Malo en 1716.

Frézier se había separado de ellos en Coquimbo, en mayo de 1713. Pasó algunos meses en el Perú, estudiando la naturaleza y las costumbres. En octubre de

# CARTE REDVITE

de l'Extremite De l'Amérique Meridionale  
Dans la Partie du Sud

du Sont Comprises les Nouvelles Isles, decouvertes  
par les Vaisseaux de S. Malo depuis 1700. dont la  
partie de l'Ouest est encore Inconnue  
le passage qu'on appelle icy du nom de S.  
Barbe a este nouvellement decouvert par une  
Tartane du mesme nom le 25 May 1712.



- A I S. Elizabeth
- B I S. Barthelemy
- C I aux Lions Marins
- D I de Louis le Grand
- E B. Daupine
- F Port Philippeau
- G C. S. Louis
- I Canal de la Compagnie
- K la Mort au Pain
- L C. de Garde ou de Quat
- M C. de S. Jerome
- N Meillage Nouvellement

decouvert  
Les Chiffres Romains  
marquent la Variation  
de la Boussole

aa Route du Vaisseau le Maurepas en 1706.  
 bb Route du Vaisseau le S. Jean Baptiste en 1711.  
 cc Route du Vaisseau le S. Louis en 1706.  
 dd Route du Vaisseau L'Assomption en 1708.  
 qui Courut deux Fois cette Cote la prenant pour  
 une Nouvelle Isle qu'il Cr oyoit plus a l'Est par  
 Rapport ala Terre Ferme  
 qq Route de la Tartane la S. Barbe May 1712  
 F. Port de la Tartane ou elle Mouilla  
 Frezier Ingenieur Ordinaire du Roy



Frézier como excelente observador, describe también el juego de la Chueca, y realiza uno de los primeros dibujos de una planta andino patagónica que luego es llevada a todo el mundo: la frutilla. BAA-CV

1713, se embarcó en el Callao para regresar en la *Marianne*, de Marsella, pilotada por Piston. Después de quedar en Concepción, esperando la compañía de tres navíos de Saint-Malo, la escuadrilla se hizo a la vela para Francia el 19 de febrero de 1714; pero las otras tres abandonaron, a la altura del Cabo de Hornos, el navío de Frézier, poco veloz, el 8 de abril arribó a Trinidad, después de haber reconocido las Malvinas en una fecha que la Relación no precisa; entra a Marsella el 17 de agosto de 1714.

Frézier, con toda la información de los franceses, enumera cada uno de los viajes, y con cada uno de los descubrimientos parciales realiza el primer contorno del archipiélago, su rigor es tan excesivo que no dibuja las partes, acerca de las cuales no tiene información. Sitúa las diferentes islas del archipiélago correctamente y hasta suministra coordenadas muy notables para la época. La costa occidental del archipiélago, queda en blanco, habiendo preferido no dibujarlas antes que inducir al error.<sup>46</sup>

### 1713 Paz de Utrecht

Aseguró la integridad de las posesiones de España en América del Sur y confirmó su exclusividad de navegación en el Atlántico Sur. Inglaterra aceptó dichas cláusulas.

Gran Bretaña obtuvo, en beneficio de la *Compañía Inglesa del Mar del Sur* (*South Sea Company*), el privilegio del *asiento* o introducción de esclavos negros en la América española. Un artículo adicional acordaba a la Compañía inglesa la facultad de enviar cada año un *navío de permiso* de 500 toneladas

para traficar libremente en la América española, rompiendo así el monopolio para el comercio con la América española.

Las visitas británicas provocaron con posterioridad una serie de fricciones con España.

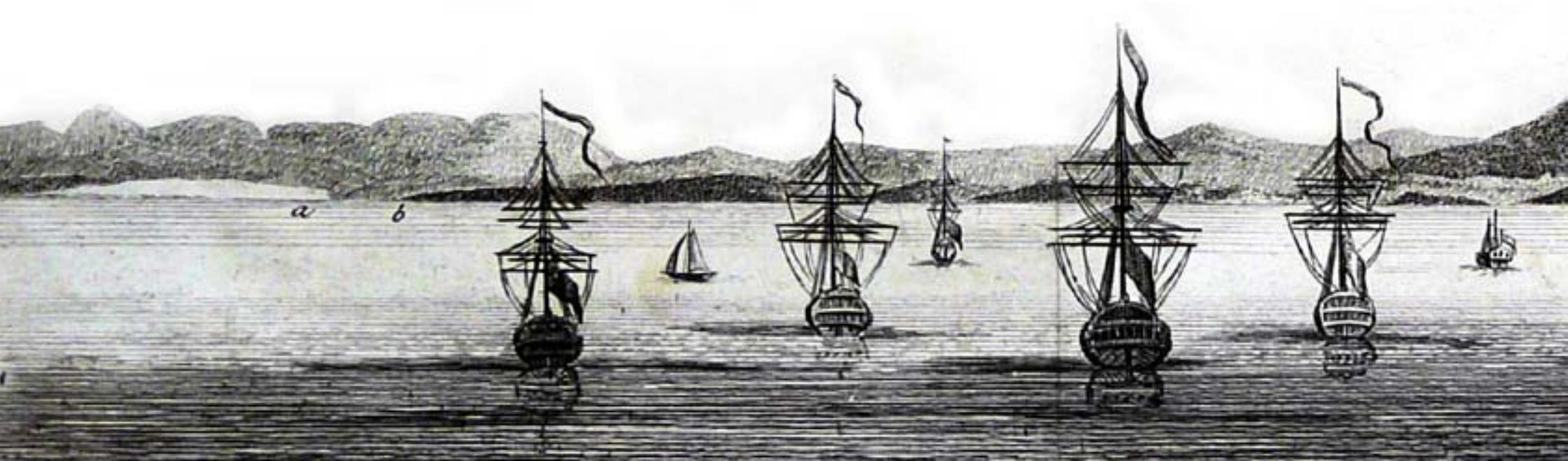
### 1721-22 Jacobo Roggeween

Partiendo en agosto de 1721, Roggeween en su trayecto al Pacífico pasa por las Islas Malvinas. Parte de Amsterdam el 16 de julio de 1721, con el *Eagle*, *Tienhoven*, y el *African Galley*. Pasaron por las Islas entre el 30 de diciembre de 1721, y el 3 de enero de 1722.

Vieron la extremidad noreste de las islas, y la denominaron *Cape Rosenthal*, después el capitán de la *African Galley* llega al punto más oriental que llamó *New Year Cape*.

Roggeween llama a la isla *Belgia Australis*, por estar en el Antípoda de los Países Bajos. La región es descrita como muy hermosa y fértil.

*Eran cuadros con las montañas y valles, todos los cuales estaban vestidos con los árboles rectos muy finos. El verdor de las praderas y la frescura de los bosques proporcionaban una buena perspectiva, tanto que todas estuvieron de acuerdo, que, si hubieran atracado, hubie-*



*ran encontrado frutas excelentes. Pero el Comodoro no permitió el ataque, por temor a perder el tiempo [...] El Comodoro lamentaba su excesivo control, por haber dejado pasar la oportunidad de pasar unos días allí, que, quizás, podría haber generado el origen de una colonia en la isla.<sup>47</sup>*

Luego continúa a través del Estrecho de Le Maire y el Cabo de Hornos. En marzo de 1722, anclaron en las Islas de Juan Fernández, partieron y el día de Pascuas avistaron lo que esperaba fuera de la costa de la legendaria *Southland*, pero era la que hoy conocemos como isla de Pascua.

## 2.f. España y la Patagonia en el s. XVIII

Más allá del *asiento de negros* y del *navío de permiso*, el comercio era una fuente constante de roces entre ambas monarquías. A ello, se sumaban conflictos territoriales.

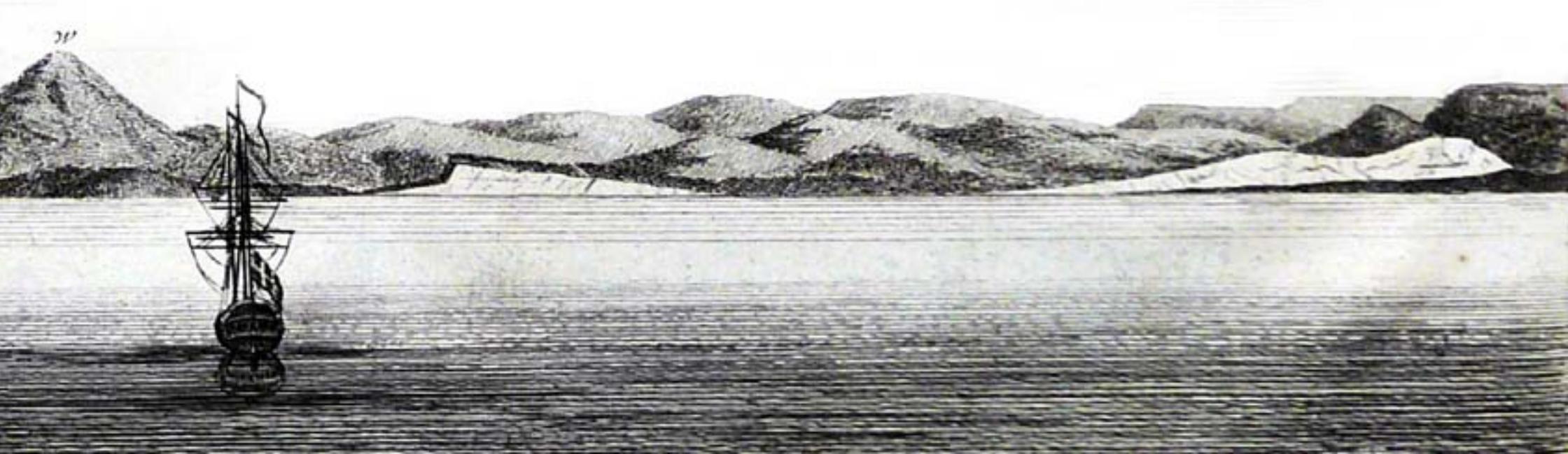
El comercio de contrabando en manos de holandeses y, fundamentalmente, británicos siguió siendo intenso. La vigilancia española se incrementó, se fortificaban los puertos y se mejoraba el sistema de convoyes que servía de

protección a la valiosa flota del tesoro que estaba expoliando a América. Los navíos españoles podrían interceptar cualquier barco británico y confiscar sus mercancías, a excepción del navío de permiso. Pero tales actividades eran, sin embargo, calificadas de piratería por el gobierno de Londres.

También seguía habiendo barcos británicos dedicados a la piratería, que hostigaban continuamente a la Flota de Indias. Hasta septiembre de 1741 los ingleses hablan de 231 buques españoles *capturados* frente a 331 barcos británicos *abordados* por los españoles.

Ante esta situación no resuelta, un incidente con un contrabandista británico cuyo barco, el *Rebecca*, había sido apresado por un guarda costas español, desencadena toda una serie de hechos que culmina con el envío de tropas a América y de una escuadra a Gibraltar al mando del almirante Haddock, lo que causó una reacción inmediata por parte española. Se trató entonces de llegar a un entendimiento con la firma del Convenio de El Pardo (14 de enero de 1739), por el que ambas naciones se comprometían a evitar la guerra y a pagarse compensaciones mutuas, además de acordarse un nuevo tratado futuro que ayudase a resolver otras diferencias acerca de los límites territoriales en América y los derechos comerciales de ambos países.

El Convenio fue rechazado poco después en el parlamento británico, contando también con la decidida oposición de la *Compañía de los Mares del Sur*. En ambos lados las posiciones se endurecieron. Felipe V suprimió el *derecho de asiento* y el *navío de permiso*, y retuvo los barcos británicos en puertos



españoles. El gobierno británico declaró formalmente la guerra a España en octubre de 1739.

## 1740 Pizarro y Anson

Como parte de este conflicto en 1740, la escuadra británica al mando del comodoro George Anson, se dirigió hacia los mares del sur con la intención de bordear el cono sur y llegar al istmo de Panamá, donde atacarían por sorpresa las posiciones españolas partiendo en dos el territorio controlado por España y enlazando con las fuerzas de Vernon tras tomar éstas Cartagena.

Pizarro, cuya capitana era el *Asia*, con cinco buques, fuertemente armados y un patacho, 2.870 hombres y 308 cañones de su flota; Anson, que enarbolaba su insignia en el *Centurión*, contaba con seis buques y dos transportes, 1.510 nombres y 236 cañones.<sup>48</sup>

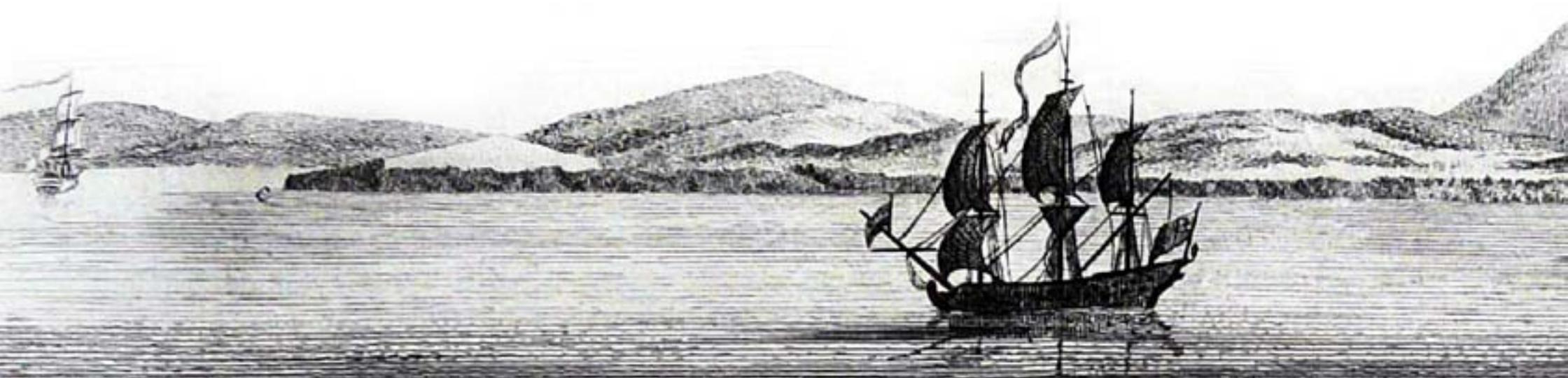
Ambas escuadras recién se encuentran en el Cabo de Hornos pero son diezmasdas por feroces tormentas. Sabemos que de Pizarro murieron 1.700 hombres

Aunque Anson nunca estuvo en las Malvinas, la mención de sus islas está en el relato de su capellán Richard Walter. Samuel Johnson en 1771 en sus *Pensamientos Acerca de las últimas negociaciones respecto a las islas Malvinas* se refiere al proyecto de Anson. El francés Grimbolt en un pequeño libro de 1843, las Yslas de Falkland, hace una observación de la importancia del texto de Anson en relación a las islas:

*El Comodoro Anson [1740], fué el primero que reveló la importancia política y comercial de estas islas, que había visitado en sus aventureras correrías —En esta época comenzaban á desarrollarse en Ynglaterra, la gran navegacion y las empresas comerciales lejanas— Las inmensas posesiones de los Españoles en América, escitabanlos zelos de los comerciantes ingleses, impacientes en tomar parte en las riquezas del Nuevo mundo— Los relatos del Comodoro Anson, delineados con alguna exageracion, fueron recibidos con algún interes, y determinaron al gobierno á fundar —en las Yslas de Falkland— un puesto á la vez, militar y comercial. Dos buques fueron equipados, é iban á dar á la vela, cuando las reclamaciones del gabinete de Madrid hicieron abandonar este proyecto.<sup>49</sup>*

Anson planteaba la necesidad de un fondeadero bien provisto para los barcos que transiten por el Cabo de Hornos,

*El mejor medio sería sin duda hallar cualquiera otro paraje más hacia el Sud, donde tomasen algún descanso nuestros navíos, y pudieran proveerse de todo lo que necesitaban para dar la vuelta al cabo de Hornos.*



El lugar sugerido eran las *Pepys* o las *Falkland*

*Cierto que son aún poco conocidas para ser, desde ahora, recomendadas como lugares de refresco para los navíos que se dirigen al Cabo de Hornos; pero si el almirantazgo juzgase oportuno hacerlas explorar, podría conseguirlo con pocos gastos, enviando solamente un barco adecuado para el examen que propongo [...]*

*Este descubrimiento podría ser sumamente útil á la Inglaterra, aún en tiempo de paz; y en tiempo de guerra nos haría dueños de aquellos mares.*

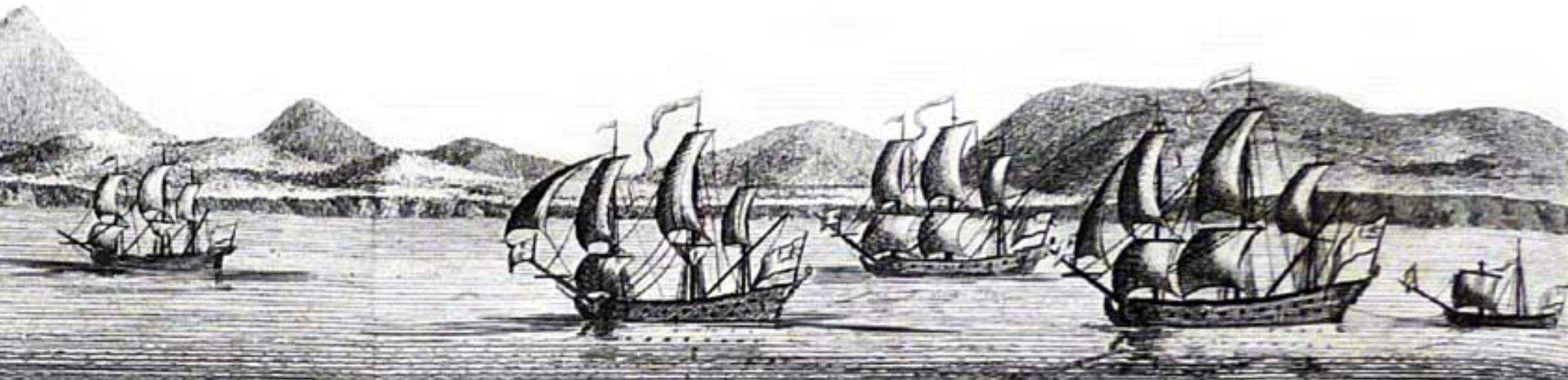
*Sería pues, sumamente oportuno que se mandase reconocer toda la costa de los Patagones, La Tierra del fuego y la de los estados, y que se examinen detenidamente los numerosos canales, radas y puertos que allí se encuentran[...]*

*El caballero Narborough, que fuese expresamente enviado por el rey Carlos II para reconocer el Estrecho de Magallanes, la costa de los Patagones y demas puertos, llevaba orden de abrir correspondencia, si fuese posible, con los indios de Chile, y establecer con ellos algun comercio. Las miras del rey en esta esposicion o solo eran de atraer á su partido algunos de aquellos salvages, sino intimidar á los españoles y estrecharlos por aquellos países. Ademas preveía otras ventajas independientes- de estos motivos políticos, consideraba que este Comercio inmediato con los indios podría ser sumamente ventajoso á la nacion inglesa. Es bien sabido que Chile, cuando fue descubierto por los españoles, producía mucho mas oro que luego ha producido*

*en un periodo dado, y esto hace creer prudentemente que las minas mas ricas y las mas productivas han sido astutamente ocultadas por los indios que tenían oponerse á perder su libertad y á ser víctimas de los españoles, haciéndoles estender aun mas sus conquistas para satisfacer el ansia de sus riquezas. Pero en el comercio que los ingleses podrían tener con los indios, ya no habría este inconveniente, pues que nosotros no solamente podríamos darles armas y municiones de guerra, sino otras muchas cosas con que los españoles los fueron atrayendo á su partido. Es muy 'probable que en este caso abriesen al instante sus minas, y se promoviese un comercio muy útil para todos al mismo tiempo que por nuestra asistencia y bajo nuestra proteccion llegarían á ser pueblos de mucha consideracion.:<sup>50</sup>*

## **1745 Primera tentativa inglesa de apoderarse de Malvinas**

Luego del regreso —en 1744— de Anson de su expedición de piratería alrededor del mundo propuso establecer una base en las Malvinas. El Almirantazgo toma estas ideas y se inicia un proyecto británico secreto para explorar las Islas *Pepys*, Malvinas y otros descubrimientos. En 1745 el embajador español en Londres, Ricardo Wall, tomó conocimiento de que se estaba preparando una expedición para ocupar las islas, efectuándose una protesta diplomática. El gobierno británico respondió que sus navegantes las habían descubierto y que las visitaron en el siglo XVI. España respondió que las islas eran adyacentes al continente americano y que también sus navegantes las visitaron en el mismo siglo, por lo que la expedición fue paralizada.



[España] se opuso tan vehementemente, y sostuvo tan enérgicamente el derecho de los españoles al dominio exclusivo de los mares del Sur, que el ministro inglés resignó parte de su intención original, y declaró que el alcance de sus órdenes solo comprendía el examen de las dos islas.<sup>51</sup>

El 24 de abril de 1749, el Duke de Bedford le escribe a Benjamin Keene, el embajador británico una nota en que dice que *no hay ningún interés de realizar un asentamiento en ninguna de las islas*. Keene le responde que el Ministro Español, ve con disgusto estos preparativos para *enviar fragatas a los mares Americanos* en donde quedan claras *las intenciones de esta expedición desde que fue tan claramente explicada en la Relación impresa del viaje de Anson*.

Dice Boyson —autor inglés— reconociendo claramente el primer acto de posesión por parte de Francia, que se daría pocos años después:

*El nerviosismo español, era tan agudo, que el Almirantazgo inglés cortésmente abandonó todo pensamiento de la expedición propuesta —por el momento. Así que otra nación tomó la posesión.*<sup>52</sup>

Luego la situación Mundial con sus guerras, hacen que por casi 20 años no se realice ninguna expedición de importancia a las Islas.

El 24 de noviembre de 1743 el rey de España dictó una real Cédula (complementada por otras dos al año siguiente) ordenando al gobernador de Buenos Aires que envíe una expedición de reconocimiento con la *concurrencia de dos o tres padres de la Compañía de Jesús, con la escolta proporcionada y embarcación que tuviese por conveniente*, ordenando insistir si no se lograban los objetivos en el primer viaje. En 1745 el gobernador del Río de la Plata, don José de Andonaegui ordena realizar un relevamiento y la formación de una misión jesuítica en la costa patagónica y también así cumplir con el decreto de la Real Cédula del rey Felipe V. Estas expediciones tenían como objetivo custodiar las costas para salvaguardarla del peligro inglés.

## 1745 Joaquín de Olivares

Se prepara así la nave *San Antonio*, al mando del alférez Joaquín de Olivares y Centeno, que llevaba a bordo varios jesuitas con el fin de fundar una misión.

Participaron también del viaje los jesuitas José Quiroga, Matías Strobel y José Cardiel. Quiroga contaba con grandes conocimientos náuticos y astronómicos, aprovechó el largo viaje hasta el río Gallegos para realizar notables observaciones, que plasmó en una obra cartográfica frecuentemente utilizada por sus sucesores.

Parten de Buenos Aires el 3 diciembre 1745, el 4 enero alcanza los 46° 30, y el día 6 entran en Puerto Deseado, donde realizan un relevamiento por cuatro días. El 19 están en la boca del río Gallegos, y reconocen la parte sur de la ría sin ingresar. Retornan al Santa Cruz y el 7 febrero llegan a San Julián. Realizan un relevamiento prolijo e ingresan 30 leguas tierra adentro. Sobre la base de lo que encuentran, descartan este lugar como asentamiento para una misión. Dice el Padre Cardiel:

*Hallamos tres ensenadas y tres buenos puertos, pero ni en aquellos ni en estos había leña ni agua buena, ni pasto ni tierra de sustancia, calidades necesarias para poblar, ni rastros algunos de indios. Solo en un pueblo hallamos agua buena y abundante, y a tres leguas un sepulcro con tres difuntos indios y cinco caballos muertos embutidos en paja y puestos sobre palos como piernas que parecían vivos, mirando la cabaña que servía de sepulcro y era de ramos de matorrales y cerca mucho estiércol de caballo no nuevo y una senda que proseguía tierra adentro.*

En 1748 el capitán **Le Hen Bignon**, viniendo de Chile, pasa por las Islas

1752 y 1754 Se desarrollan dos viajes a San Julián promovidos por **Domingo Basavilbaso**, un comerciante y armador bilbaíno asentado en Buenos Aires. Este empresario, contaba con contactos en la administración virreinal, y se propuso poner en explotación las salinas del puerto de San Julián y *pescar* en sus aguas. El naufragio de su embarcación, al regreso del segundo viaje, cerca

del puerto de Buenos Aires, y la penosa suerte corrida por algunos de sus trabajadores parecieron desanimarle, para continuar con la empresa.

Desde mediados del siglo XVIII la nueva dinastía borbónica, realiza una serie de reformas con nuevas directrices políticas a la monarquía hispánica. Así, se da un giro atlantista a la política exterior, un ambicioso programa de renovación y fortalecimiento de la Real Armada, y el incremento de la presencia, control y explotación de las posesiones americanas. Con ello se intenta responder al creciente dominio inglés de las rutas oceánicas. Para ello se organizan y ejecutan expediciones navales.<sup>53</sup>

Entre estos objetivos figuran

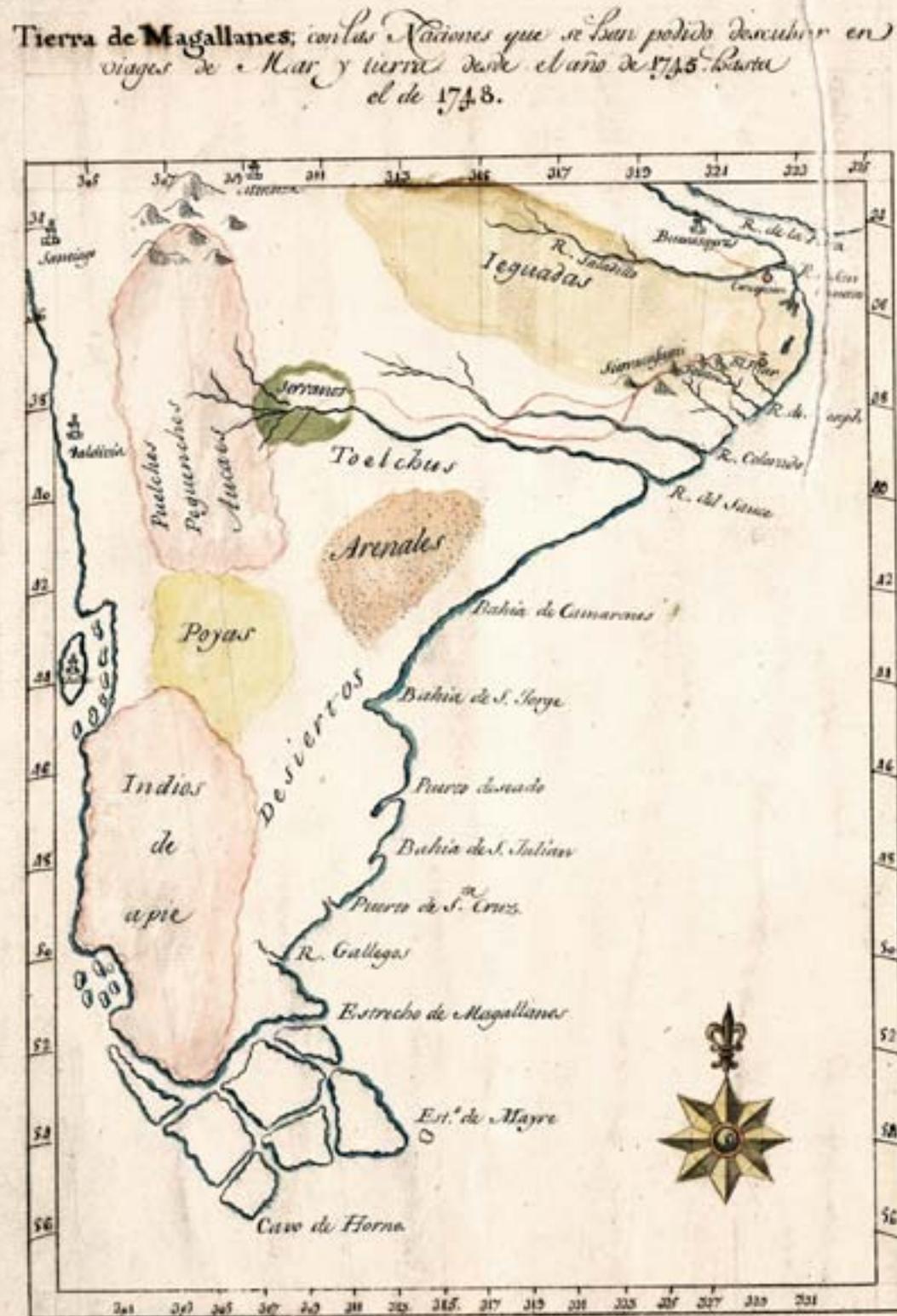
- la fijación de límites con Portugal,
- la consolidación de fronteras mediante la fundación de poblaciones,
- el conocimiento de los derroteros marítimos,
- la mejora de las comunicaciones terrestres mediante una cartografía muy elaborada,
- una política más atenta a la realidad de los territorios americanos,
- la defensa de América de las ambiciones coloniales de las grandes potencias europeas, tanto con medidas político-militares o geoestratégicas como de índole económica.

Las necesidades de ampliación del capitalismo van de la mano del interés científico, estimulado por la idea de progreso y conocimiento en pos de relevar para dominar, lleva a la organización de expediciones que estudian —de acuerdo al nuevo sistema natural— la flora, la fauna, los grupos humanos y por supuesto los recursos naturales.

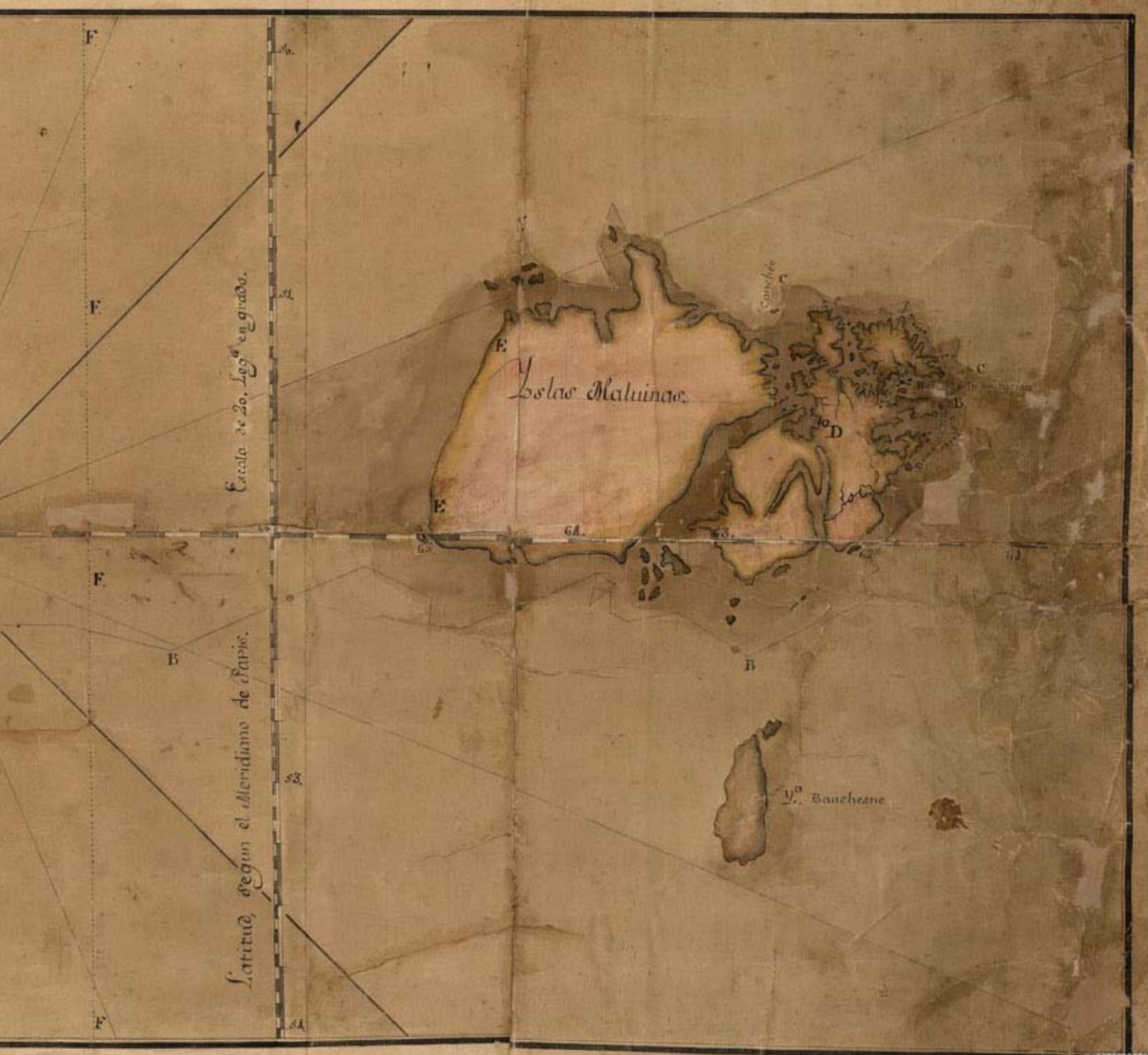
La Patagonia era un enorme y prácticamente inexplorado territorio en el extremo sur del virreinato del Río de la Plata. La incorporación efectiva de la Patagonia Oriental y de la Tierra del Fuego a la jurisdicción bonaerense fue el resultado de las resoluciones tomadas para preservar dichos territorios de la amenaza de ocupación inglesa, tal y como testimonian las Reales Cédulas del 24 de noviembre de 1743, 23 de julio y 30 de diciembre de 1744, y las Reales Órdenes de 29 de diciembre de 1766 y 1 de agosto de 1776.<sup>54</sup>

A pesar del interés de la administración virreinal por explorar, poblar, colonizar y administrar estos territorios, los intentos, excepto Fuerte El Carmen debieron abandonarse y dismantelarse, y la Patagonia continuaba como desde hacía 12.500 años en manos de los Pueblos Originarios.

Tierra de Magallanes, con las Naciones que se han podido descubrir en viajes de mar y tierra desde el año 1745 hasta el de 1748. Sebastián de José San Martín, 1749. BNE







1764 y 65. Plano de una parte del Estrecho de Magallan, y de las Yslas Malvinas, sacado por las observaciones de Mon. Thisbe de Bellecours, capitán reformado de infantería. BND

1769 Yslas de Falkand o Malvinas BVPB

Nota : La línea de puntos queda marcada desde la bahía del Oos hasta el pto Hegmont es la Derrota que hizo la Goleta de S. M. nombrada Sn Jose en el mes de Nve de 1769.

Nota: La línea de puntos que sale del Pueblo de la Soledad y que pasa a la Gran Malvina. Derrota por tierra para el reconocimiento de ella y la Línea Negra la que se trazó por Tierra.



1. Puerto de la Soledad	12. Bahía de S. Miguel
2. Bahía del Oos	13. Bahía de S. J. P.
3. Cerro de San Juan de Dios	14. Bahía de S. J. P.
4. Bahía de S. Juan de Dios	15. Bahía de S. J. P.
5. Bahía de Diamantes y Escudillo	16. Bahía de S. J. P.
6. Bahía Chica	
7. Cerro de la Soledad	
8. Cerro de S. J. P.	
9. Cerro de S. J. P.	
10. Cerro de S. J. P.	
11. Cerro de S. J. P.	
12. Cerro de S. J. P.	

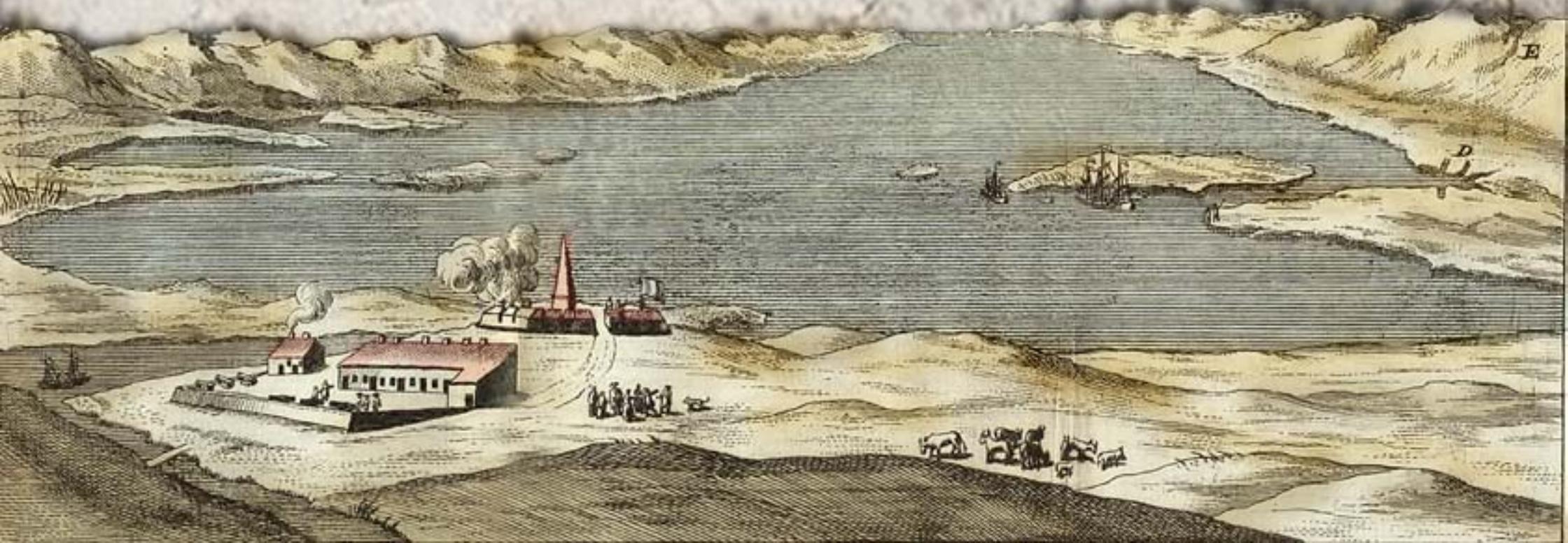
**Nota**  
 La línea de puntos queda marcada desde la Bahía del Oos hasta el Pto Hegmont, es la Derrota que hizo la Goleta de S. M. nombrada S. J. P. en el mes de N. de 1769.

1 2 3 4  
 Escala de leguas francesas de 2000

La línea de puntos queda marcada desde la Bahía del Oos hasta el Pto Hegmont, es la Derrota que hizo la Goleta de S. M. nombrada S. J. P. en el mes de N. de 1769.

# *Puerto Soledad*

*Port Louis y Port Egmont 1764-1774*





## 3 Puerto Soledad

### Port Louis y Port Egmont 1764-1774

Desde 1725 se habían reducido notablemente las expediciones al mar del Sur, o por su clandestinidad no tenemos noticias de ellas.

Poco tiempo después de la Paz de Paris del 10 de febrero de 1763, el Ministro de Guerra y Marina de Francia Choiseul tenía dos objetivos: mantener la paz consolidando alianzas con otras naciones e impedir las alianzas de sus enemigos; y compensar con nuevas adquisiciones, la pérdida de Nueva Francia en Norteamérica. En este contexto, Louis Antoine de Bougainville propone, en una expedición financiada por él, la colonización de Malvinas. La expedición contaba con la protección del Choiseul.

En el proyecto elevado a Choiseul plantea:

*[...] Empezar el descubrimiento de Tierras australes o un establecimiento en el mar del Sur y después al norte de California.*

*[...] irán a formar un establecimiento en las Islas Malvinas, [...].*

*Este establecimiento (tan recomendado por el almirante Anson en relación a su viaje), servirá de puerto de abastecimiento para todos los descubrimientos subsiguientes.*

*[...] En cuanto el establecimiento de las Islas Malvinas se haya formado, el comandante partirá, tomará la ruta Este-Sud-Este, buscando descubrir y obtener las tierras en esta parte, [...].*

*Si se descubren las Tierras australes, se establecerá y se intentará fundar, con estabilidad, una colonia, con ayuda de los socorros que el ministro habrá enviado al puerto de abastecimiento de las Islas Malvinas y nuevos refuerzos por los cuales Francia sostendrá un establecimiento tan ventajoso a su marina, a su comercio y a su gloria.*

*Louis-Antoine de Bougainville* <sup>55</sup>

Francia pierde el monopolio del comercio de esclavos hacia las colonias españolas de América y el proyecto de Bougainville le podría brindar nuevas oportunidades. Grimbolt plantea la situación de su país de la siguiente manera:

*La Francia no era entonces tan extranjera i esos mares lejanos, como hoy podría creerse. Hasta la paz de Utrecht, había tenido el monopolio de la provision de negros en las posesiones Españolas de la América del Sud, Este privilegio le había permitido formar con estas ricas colonias relaciones legítimas y estensas, cuyo recuerdo aun se conserva en muchos de nuestros puertos del Oceano. Despues que este monopolio cayó en las manos de los Ingleses, este manantial precioso se agotó. El proyecto de Mr. de Bougainville podía alentar á nuestros marinos á frecuentar de nuevo estos parages: fué a consecuencia adoptado con entusiasmo por el gabinete de Versailles, y particularmente aprobado por el duque de Choiseul, que amaba los grandes hechos.* <sup>56</sup>

### 3.a. 1764 La ocupación francesa, fundación de Port Louis

Dado que los derechos españoles en América eran reconocidos por Francia, tal como se demuestra con los acontecimientos, debemos hablar aquí de la usurpación francesa. Esta se concreta en 1764. Esta es la primera ocupación efectiva de las islas.

Louis Antoine Bougainville estaba al mando de la expedición. Venían en dos naves: *l' Aigle* capitán Nicolas Pierre Duclos-Guyot, con 20 cañones y 100 hombres y la *Le Sphinx* a cargo del teniente de fragata Francois Chenard de la Giraudais 40 tripulantes, 8 cañones, 6 pedreros.

Para iniciar la colonia los acompañaban, 10 pasajeros acadianos, de las colonias francesas del Noreste de Norteamérica que acababan de perder, incluyendo 5 mujeres y 3 niños. También 1 cirujano, 1 herrero, un carpintero, 3 cocineros, un sirviente, seis marineros y cuatro grumetes que se establecieron en las islas

*[...] muchas familias de la Acadia [hoy Nueva Escocia en Canadá], no queriendo sufrir el yugo de una dominación extranjera, abandonaron sus hogares, y se refugiaron en Francia, donde vivían á espensas del gobierno. Mr. de Bougainville propuso establecerlas en las Islas Falkland.* <sup>57</sup>

Otros participantes de la expedición fueron Antoine-Joseph Dom Pernety; benedictino, designado por el rey para ser el historiógrafo del viaje; Alexandre Duclos-Guyot; Charles-Malo Tison; Lhuillier de la Serre; Thisbe de Belcour; Denys de Saint-Simon; Germain Bongourd; y Francois Blanchard.

Parten el 15 septiembre 1763 de Saint Malo. En la recalada de Montevideo embarcan vacunos y equinos. El 31 enero 1764 llegan a las *Sebaldes* e inician un derrotero en la búsqueda de un buen puerto. Lo hacen el 3 febrero en una Bahía, *que me pareció cómoda para formar allí un primer establecimiento*, en la bahía de Acarron, o luego conocida como bahía Francesa.

Se construyen casas de *tepes* o *champas* (porción de tierra con césped, compacta, recortada en panes a modo de adobe) con techos de paja, un almacén con provisiones para dos años. También se construye

*[...] un fuerte de tierra y de césped capaz de contener 14 cañones. [...] El fuerte fue construido bastante sólidamente; los cañones puestos en batería, y en medio esa pequeña ciudadela y se enterraron bajo sus cimientos algunas monedas con una medalla, en la que en una cara estaba grabada la fecha de la empresa y en la otra se veía el rostro del rey [...] tal era la inscripción grabada en esta medalla:*

*Establecimiento de las islas Malvinas, situadas en 51 grados. 30 m. de lat. aus. Y 60 grados. 50 m. de long. oc. Merid. de París por la Fragata l'Aigle, Capit. P. Duclos-Guyot, Cap. de Brulót, y la Corbeta la Sphinx, Cap. Chenard - Giradais, Liut. De fragata, armadas por Louis de Bougainville coronel. De Infantería, Capitán de navío, Jefe de la Expedición, G. de Bougainville de Nerville, voluntario y P. D' Arboulin Administrador General de Puestos de Francia: construcción de un fuerte y de un obelisco. Decorado de un medallón de su Majestad LOUIS XV. Sobre los planos d'A. L'Huillier, Ing. géogr. de Campo y armada sirviendo en la Expedición; bajo el Ministerio de Estado Choiseul, Duc De Stainville. En febrero 1764.*

**CON ESFUERZO LOGRAMOS GRANDES COSAS**

Terminado el fuerte San Luis, se inauguró la instalación con un *Te Deum*, salvas y aclamaciones de *¡Viva el rey!*

El Acta de la toma de posesión de las Islas Malvinas dice

*Nosotros, Estado Mayor y oficiales marineros de la fragata del Rey Aigle y Sphinx. Certificamos que, haciendo nuestra ruta para encontrar las tierras al este de América Meridional, el martes treinta y uno de enero a las seis de la mañana, tomamos conocimiento de una tierra al este de nosotros, a una distancia de seis leguas, por la latitud de los cincuenta grados, cincuenta y ocho minutos, y por la longitud, meridiano de París, sesenta y tres grados, 30 minutos, que, después de ese momento recorrimos la dicha tierra hasta el viernes tres de febrero, que, al mediodía, tomamos conocimiento de una bahía en la cual penetramos, y anclamos el mismo día a las tres de la tarde; que después de haber reconocido dicha tierra, y que la misma era una isla, sin ninguna huella de habitantes, allí tomamos posesión en nombre de Su Majestad Muy Cristiana y enarbolamos el pabellón del Rey, sobre un fuerte construido en la misma bahía donde nosotros anclamos el viernes tres de febrero. Nosotros tomamos al mismo tiempo posesión de algunas otras islas adyacentes a la isla principal que nos pareció tener doscientas leguas de contorno, e incluimos estas islas bajo el nombre de Islas Malvinas; hecho en el Fuerte Saint Louis, el cinco de abril de mil setecientos sesenta y cuatro.*

*(Firmas del Estado-Mayory de los oficiales marineros)*<sup>58</sup>

Con esta acta a la vista de Luis XV reconoce la toma de posesión y utiliza como antecedentes que los navegantes de nuestra villa de Saint Malo *habían antiguamente descubierto y nombradas en consecuencia islas Malvinas*, aprueba y confirma la ocupación y la posesión como dependencia del reino de Francia y regidas por sus leyes.<sup>59</sup>

Como estaba previsto Bougainville regresa a Francia pero quedan allí 21 colonos. Nombra gobernador de la colonia a su sobrino, Michel François Bougainville de Nerville, que permaneció allí de abril de 1764 a abril de 1767

El gobernador vivía en una casa de piedra y tenía dos goletas para explorar las islas.<sup>60</sup>

Después de haber dado cuenta al rey y a Choiseul de la toma de posesión de las Malvinas, y de enterarse por una publicación holandesa que había salido una pequeña escuadra inglesa a cargo de John Byron, Bougainville se ocupó en los preparativos para otro viaje. Ahora lleva oficiales y dependientes, 53 obreros

de diversos oficios, cargados de herramientas, semillas, mercaderías de todas clases, sabiendo por una carta de Nerville que todo iba bien.

*Hacia fines del año 1765, volvimos enviar de Saint malo l' Aigle a las islas Malvinas, y el rey unió a ella l'Etoile, una de su fusta. Esta última partida de Rochefort, arribó a la colonia el 15 febrero de 1766, y l' Aigle entró el 23 del mismo mes. Éstos dos barcos, después de haber desembarcado los víveres, diversos efectos y los nuevos habitantes se dieron a la vela juntos el 24 abril al ir a buscar el estrecho de Magallanes madera para la colonia.*

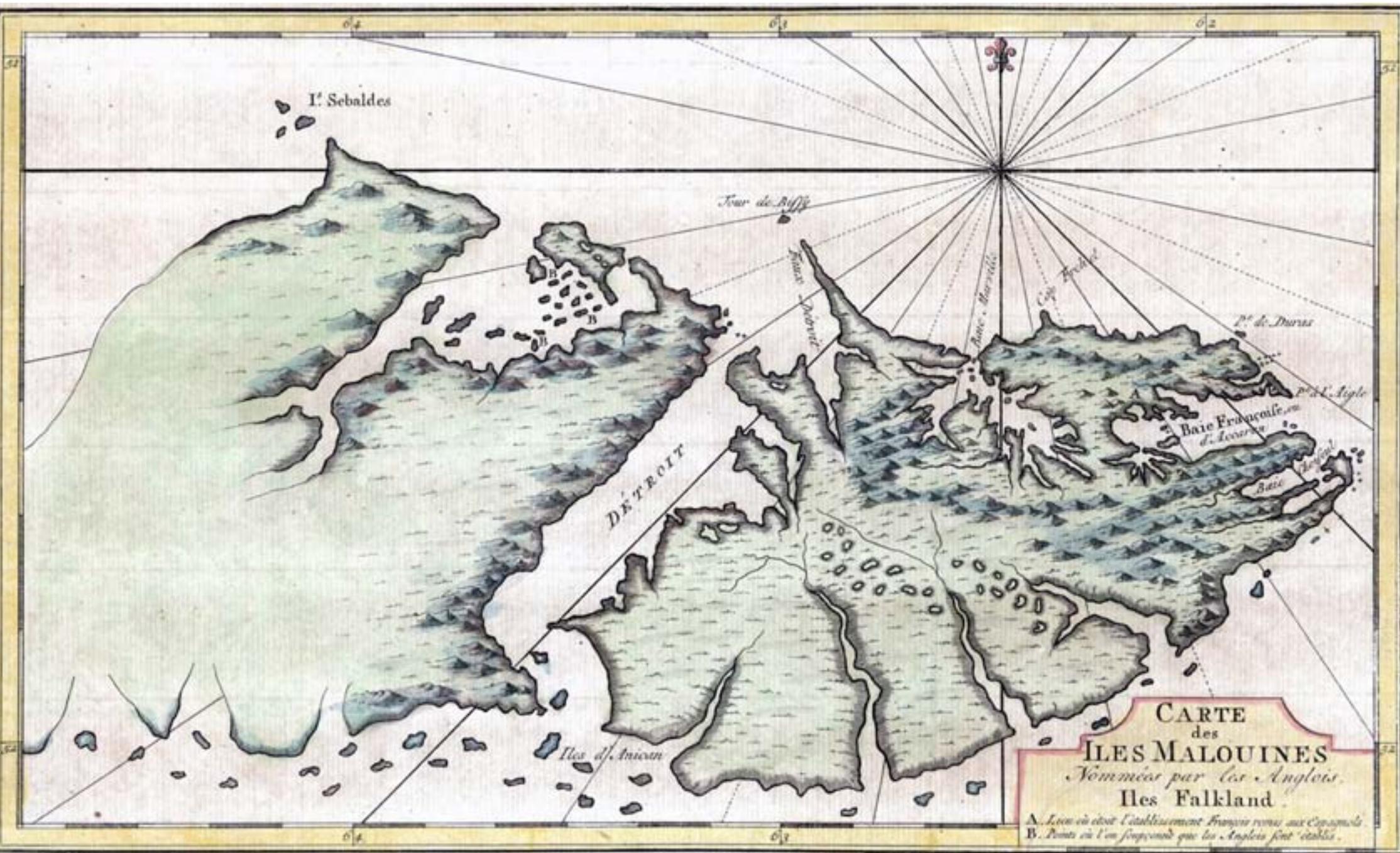
*Entretanto,[...] el comodoro Byron había venido en el mes de enero de 1765 a reconocer por primera vez las islas Malvinas. Había abordado*

*al oeste de nuestro establecimiento en un puerto llamado ya por nosotros puerto de la cruzada, sin dejar en ellas ningún habitante. Sólo en 1766 los ingleses enviaron una colonia a establecerse en el puerto de la cruzada y que había tomado puerto D'Egmont, y el capitán Macbride, al mando de la fragata Jason, vino nuestro puerto, a principios de diciembre del mismo año. Pretendió que estas tierras pertenecían al rey en la Gran Bretaña, amenazó forzar el desembarco si nos obstinaba más en retenerla, hizo una visita al comandante y se dio la vela el mismo día.*

En una síntesis posterior que hace Bougainville, nos cuenta de este viaje después de haber buscado inútilmente la isla Pepys. El 5 enero de 1765, anclaba en la bahía Française; y volvió a encontrar a mis colonos sanos y contentos.:



Medalla de Malvinas de 1764, traída por el Gobernador de las Islas, Luis Vernet. Museo Mitre, Buenos Aires.



*Me apresuré desembarcar los nuevos habitantes y las provisiones de toda especie destinadas a la colonia, a ser agua de cargarla; después de un viaje por tierra que emprendí para reconocer el estrecho que separa las dos Malvinas grandes me di a la vela el 2 febrero a partir a buscar en el estrecho de Magallanes un cargamento de madera variadas.*

*El 16, a vista del cabo de las vírgenes, divisamos tres navíos y al día siguiente, entrando con ellos en el estrecho, no pudimos asegurar que eran ingleses. Eran los del comodoro Byron que después de haber venido a reconocer las islas Malvinas, a lo largo de las que habían sido visto por nuestros pescadores, tomaban el derrotero del estrecho de Magallanes para entrar en el mar del sur. Le seguimos hasta puerto del hambre donde recalaron; y en el fondeo que hicimos juntos en el cabo Gregorio habiendo encabezado uno de los navíos ingleses al cos-*



1764 Louis Antoine de Bougainville *levantando los colores franceses* en el Estrecho de Magallanes. DRHMC

Fig. 1.

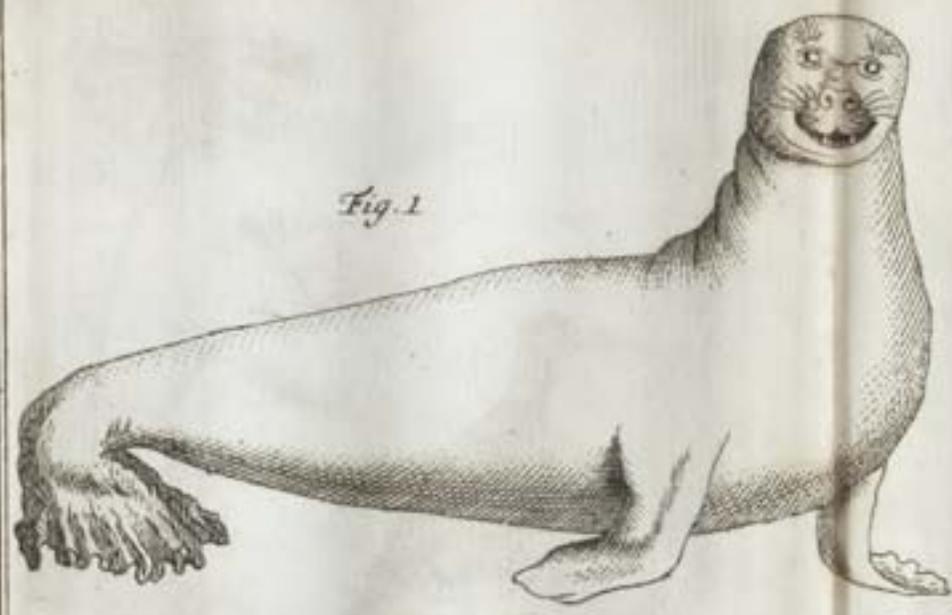


Fig. 2.



Fig. 4.



Vinaigrette.

Fig. 6.

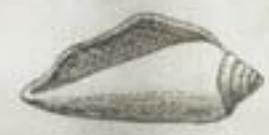


Fig. 3.



Tête de l'oiseau  
nommé Mouton, de grandeur naturelle.  
En Espagnol Quebrante ugsos.



tear para alcanzar este fondeadero, me creí en el deber de enviarles con la mayor diligencia dos cuarteles con los socorros usuales en tales casos.

... nos ocupamos en cortar árboles de diferentes especies y desgastar las piezas más gruesas, en trazar en el bosque diferentes caminos para conducir las orillas del mar, hacer su embarque y su activación. Arrancamos también y pusimos a bordo, con todas las precauciones que pudimos imaginar más de 10,000 plántones de árboles de diferentes edades. Era muy interesante intentar plantaciones en nuestras islas. Estos diferentes trabajos nos ocuparon 20 días.

[La colonia] se encontraba compuesta por 80 personas comprendiendo entre ellas un estado mayor pagado por el rey.<sup>61</sup>

En Francia, Bougainville presenta dos memorias, una para anunciar a España el establecimiento en Malvinas, ante la expedición inglesa.

Choiseul, anota al margen de esta memoria:

*Francia absolutamente no puede abandonar este establecimiento a menos que se haya asegurado que España se establecerá allí de una manera, es de toda necesidad que una de las dos naciones esté formalmente establecida.*<sup>62</sup>

Parte del texto de la Memoria de Bougainville es el siguiente:

*Memoria para [anu]nciar a la corte de España nuestro establecimiento en las Islas Malvinas*

*Los Ingleses tuvieron, en todo momento, miras sobre el Comercio del mar del sur. Deseaban poseer en esos parajes un establecimiento que los pusiera al alcance de tomar parte en este comercio, es decir, de invadirlos. [...]*

*Los ingleses no descartan jamás un rumbo una vez considerado ventajoso a su Comercio y, temprano o tarde, lo realizan. No es ya el proyecto quimérico de la Monarquía Universal por la conquis-*

*ta, falsamente atribuida a Luis XIV, que deba causar alarmas a Europa; es el proyecto de un Comercio universal que debe despertar su inquietud y reunir la atención de las otras potencias, sobre las gestiones de Inglaterra, para oponerse eficazmente a sus intenciones.*

*Si Inglaterra hubiese alguna vez concretado su proyecto de un establecimiento al alcance del mar del sur, con la preponderancia que le proporciona actualmente una marina inmensa, totalmente formada, ¿qué no debería temer España por los tesoros de Chile y Perú?*

*El interés de España devino más que nunca personal a Francia. Una de las dos naciones no podría sufrir una derrota en la cual la otra no sienta vivamente el contragolpe súbito.*

*Estas consideraciones —y la certeza de que los ingleses querían actualmente formar un establecimiento al alcance del mar del sur— determinaron a su Majestad muy Cristiana a prevenirlos y establecer, al alcance del mar del Sur un puesto de observación donde se pueda dispersar y detener en vista a los beneficios de todas las gestiones de estos comerciantes ambiciosos. Su Majestad hizo reconocer la isla Malvina, la cual había, al principio de este siglo, sido percibida por naves Malvinas yendo al mar del Sur.*

*[...] la bondad de sus puertos, la calidad de su suelo susceptible de todo cultivo, la vuelven propicia para establecer el equilibrio necesario entre los intereses de la casa de Borbón y los proyectos de Inglaterra. Una escuadra combinada de Francia y España, en un puerto de esta isla, será la vía del mar del Sur, amenazará al Brasil e incluso el comercio de la India.*

*Actualmente esta isla que está reconocida, que su primer establecimiento está defendido por un fuerte, no se puede abandonar. Si no se la pone al refugio de todo insulto, es entregarla y, con ella, el mar del Sur a los ingleses. Se tiene como prueba la destrucción de la escuadra del almirante Pizarro, destinada a oponerse a la de Anson y de la cual ni una nave llegó al mar del Sur*

*Porque España no tiene un solo puerto al alcance del Cabo de Hornos [...]*<sup>63</sup>

En un segundo informe que Bougainville envió al Ministro: *Memoria sobre el establecimiento de las Islas Malvinas y sobre los alcances que debe tener*, se refiere primero al informe de Anson de crear un establecimiento hacia el

Cabo de Hornos, tanto para su comercio como para la soberanía de los mares. Luego Bougainville plantea las necesidades de *las dos coronas de prevenir la ejecución de un proyecto que tarde o temprano Inglaterra adoptaría y que pondría todo el dinero en sus manos...* y propone el puesto capaz de cerrar a los ingleses el paso del mar del Sur, con los siguientes alcances:

**Puesto defensivo:** *Inglaterra está prevenida: si ocupaba este puesto, con la superioridad de la marina que tiene en el presente, todos los tesoros de Paraguay, Chile y Perú le pertenecerían indiscutiblemente...*

**Puesto de ataque:** *por este puesto, todos los emprendimientos, tanto del Estado, sobre las Indias, como los corsarios sobre las naves, tienen casi garantizado el éxito: el trayecto es corto, el descanso excelente y a las escuadras enemigas se les desvanecería la idea de cruzar entre el Cabo de Hornos y el cabo de Buena-Esperanza.[...] El trayecto de la isla Malvina a estas diferentes posesiones es de no más de cinco semanas. Las naves destinadas a ir a China, descansando en la isla Malvina y tomando a continuación la ruta del Cabo de Hornos, tendrán travesías más cortas [...] En caso de guerra con los Portugueses y los Holandeses, la isla Malvina deviene en un descanso necesario para las naves de la India y China.*

**Colonia de comercio:** *la pesca de la ballena y del lobo marino es allí de gran abundancia; nos falta esta rama de comercio. La pesca del bacalao se hará también allí y su cantidad está asegurada para las islas de América, Francia y Bourbon. Se producirá igualmente de estas islas: trigo, carnes saladas, verduras y otros productos de los cuales se tengan necesidad. El sol parece ser el más apropiado para producir el cáñamo y el lino: extraemos del norte una cantidad inmensa. El terreno ofrece por todas partes indicaciones de minas, sobre todo las de hierro y cobre.*<sup>64</sup>

Grimaldi, ministro de Estado de España, reclama formalmente la intromisión francesa en Malvinas ante el primer ministro Choiseul por el establecimiento del Port Louis. Francia acepta el reclamo, pues además coinciden que el verdadero problema es la posibilidad de una ocupación inglesa. Bougainville debe aceptar abandonar su empresa, Madrid reembolsaría sus gastos y se compromete a ocupar las islas de manera inmediata.

Bougainville, parte entonces en viaje, en donde restituirá las Islas, y continuará luego en un viaje de circunvalación. Las primeras líneas del *Voyage* resumen la situación con admirable claridad:

*En el mes de febrero de 1764, Francia había comenzado a instalar un establecimiento en las islas Malvinas. España reivindicó estas islas, como una dependencia de continente de la América meridional: y habiendo sido reconocido su derecho por el Rey, recibí orden de ir a entregar nuestro establecimiento a los Españoles y de dirigirme en seguida a las indias orientales, atravesando el Mar del Sur entre los trópicos.*<sup>65</sup>

Su relato de la situación de la colonia es el siguiente:

*El establecimiento empezaba a tomar forma. El comandante y el ordenador se alojaban en casas cómodas y construidas de piedra; el resto de los habitantes ocupaban casas cuyos muros estaban hechas de césped. Había tres almacenes, tanto para los efectos públicos como los particulares; la madera del estrecho habían servido para hacer la armazón de estos diversos edificios y construir dos goletas propias*



para reconocer las costas. El **Aigle** volvió a Francia este último viaje, con un cargamento de aceites y pieles de lobos marinos curtidas en el país. Se había hecho también diversos ensayos de cultivos sin deses- perar del éxito habiendo fácilmente naturalizado la mayor parte de los granos traídos de Europa; la multiplicación de los animales sido un hecho, y el número de habitantes subía a cerca de 150.

**Tal era el estado de las islas Malvinas cuando las devolvimos a los españoles, cuyo primitivo derecho se encontraba así apoyado todavía por el que nos daba incontestablemente la primera ocupación.** Los detalles acerca de las producciones de estas islas y los animales que se encuentran en ella son materia del capítulo siguiente y fruto de las observaciones que una permanencia de tres años ha podido surgir de De Nerville.<sup>66</sup>

La entrega de la colonia y la toma de posesión de las Malvinas por los españoles, es relatada de la siguiente manera:

*El 1 abril entregué nuestro establecimiento a los españoles que tomaron posesión de él enarbolando la bandera de España que desde tierra y desde los navíos saludaron con 21 cañonazos a la salida y a la puesta del sol. Yo había leído los franceses habitantes de esta colonia naciente una carta del rey, por la que S.M. les permitía quedar así bajo el dominio del Rey Católico. Algunas familias aprovecharon este permiso; el resto con la plana mayor, fue embarcado en las fragatas españolas, las cuales aparejaron para Montevideo el 27 por la mañana.*

*Nota de Bougainville en el mismo texto: Cuando entregue el establecimiento los españoles, todos los gastos, especialmente algunos que habían sido hechos hasta el 1 abril de 1767, ascendían a 603,000 libras, comprendiendo el interés del 5% de las sumas gastadas desde el primer armamento. **Habiendo reconocido Francia el derecho de su Majestad Católica sobre las islas Malvinas,** el Rey de España, por un principio de derecho público, conocido de todo el mundo, **no debía ningún reembolso de estos gastos.** Sin embargo, como adquiría los navíos, carteles, mercancías, armas, municiones de guerra y de boca que componía nuestro establecimiento, este monarca, tan justo como generoso, ha querido reembolsar los de nuestros adelantos, y las sumas otra dicha nos ha sido entregada por sus tesoreros, parte en París y el resto en Buenos Aires.*<sup>67</sup>

## CAPA TEHUELCHE

Cuando Bougainville describe las costumbres de los Patagones, habla de que utilizan un gran manto de pieles de guanacos o de zorrillos, sujetado al cuerpo por la cintura; llega hasta los talones

*[...] y fuimos a desembarcar al fondo de la bahía posesión con la precaución de tener nuestras canoas a flote y las tripulaciones dentro.*

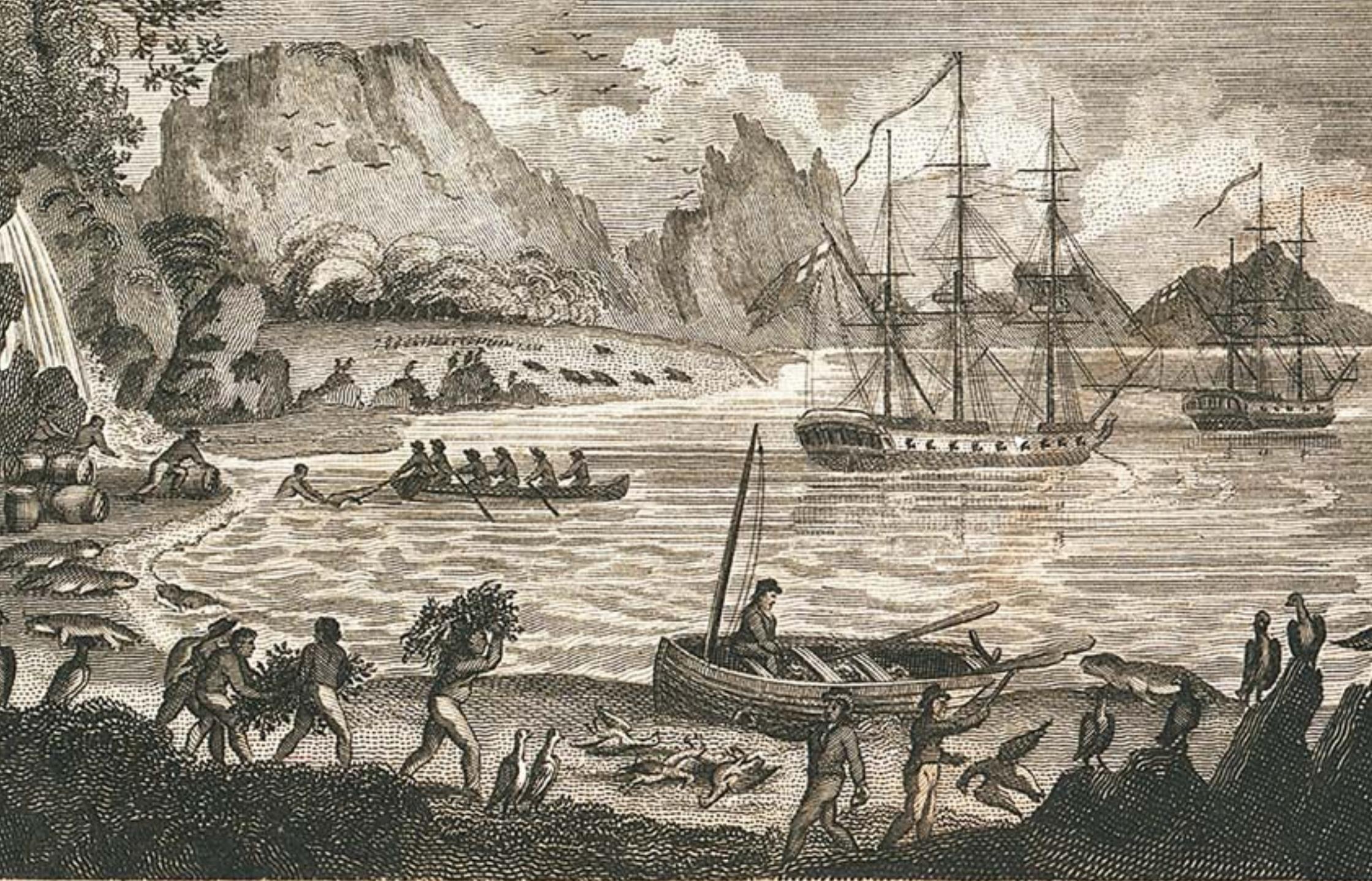
*Se encuentran con una treintena entre los cuales había algunos jóvenes y un niño, todos vinieron a nosotros con confianza y nos hicieron las mismas caricias que los primeros.*

*[...] cambiamos algunas bagatelas preciosas a sus ojos por pieles de guanacos y de vicuñas. Nos pidieron por signos tabaco para fumar, y el color rojo parecían encantarles, tan pronto como veían en nosotros alguna cosa de este color, le pasaba la mano por encima y testimoniaban grandes ganas de tenerlos.*

La capa Aoniken'k está confeccionada con cueros cosidos con tendones y luego pintado.



Este manto fue obtenido por Bougainville en la Bahía de Boucault, en la costa Norte del Estrecho, el 8 de diciembre de 1767. Estaba en la colección Génovéfains hasta la creación del *Muséum des Antiquites* en la Biblioteca Nacional, en 1881 pasa al *Musée d'Ethnographie du Trocadéro* con el N1º 104. Hoy está en el *Musée du Quai Branly*.<sup>68</sup>



*The Tamer and Dolphin at Anchor in Port Egmont.*



1763 Aoniken'k realizando intercambio, en Pernety, *Histoire d'un voyage aux isles Malouines...* 1764. Marinero entregando pan a la mujer patagónica para su niño. Los Patagones son ilustrados como gigantes. Expedición de John Byron. Esta es una de las escenas más reproducidas por varios siglos y hasta hoy día. Es una imagen de connotaciones bíblicas, el marinero entrega el pan a la mujer para el niño Patagón. Es el europeo que se hace pequeño ante el gigante salvaje. Es el pan de vida nueva, de la conversión y la civilización. En realidad lo que se entregaba eran *bagatelas* y *chucherías* a cambio de pieles, plumas y capas de gran valor comercial. No debemos olvidar que este viaje era parte del plan secreto de la primera usurpación inglesa de las Islas Malvinas. BAA

Fig. 4.



Fig. 5.

Sarcorinet  
des Iles  
Malouines

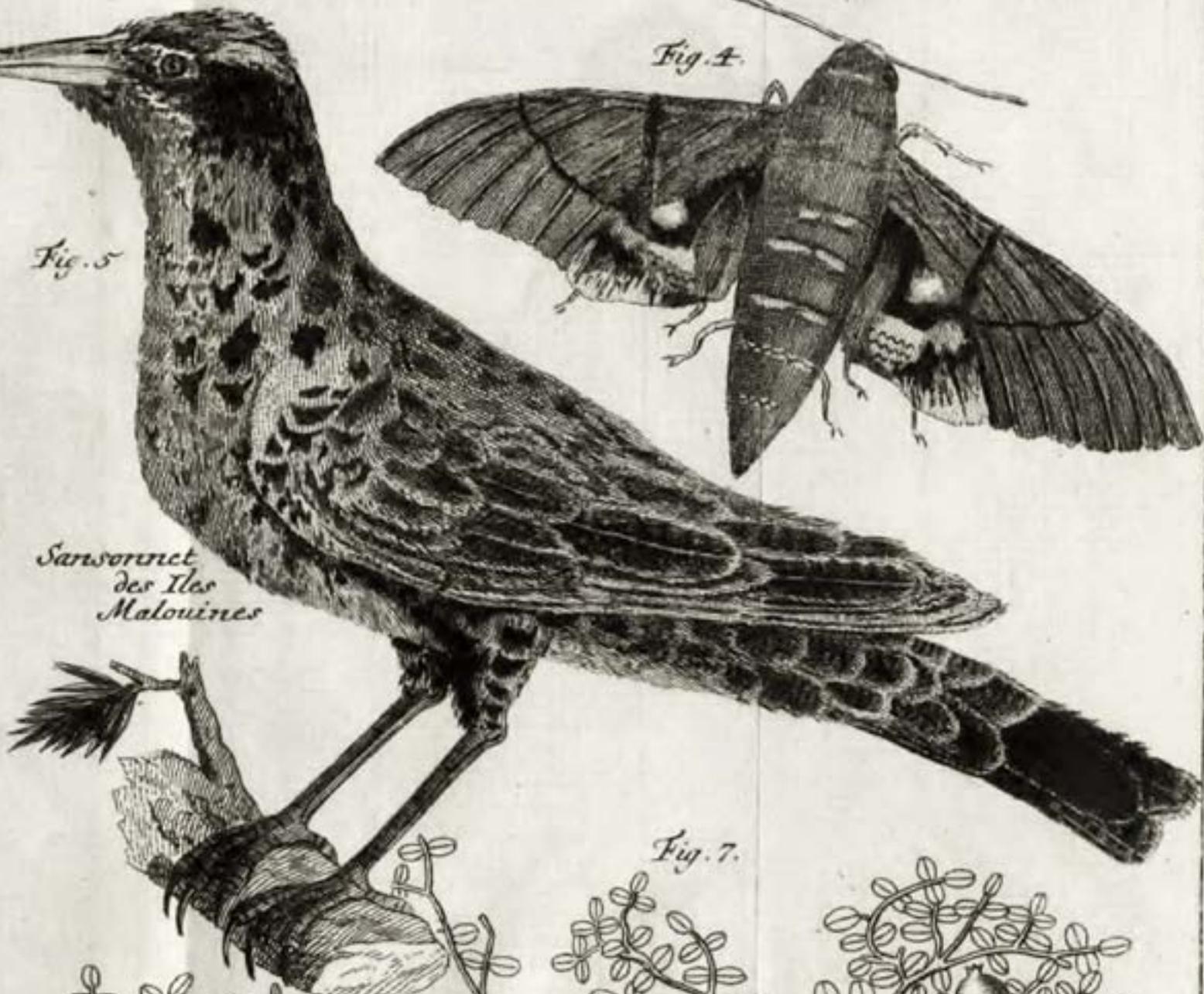


Fig. 7.

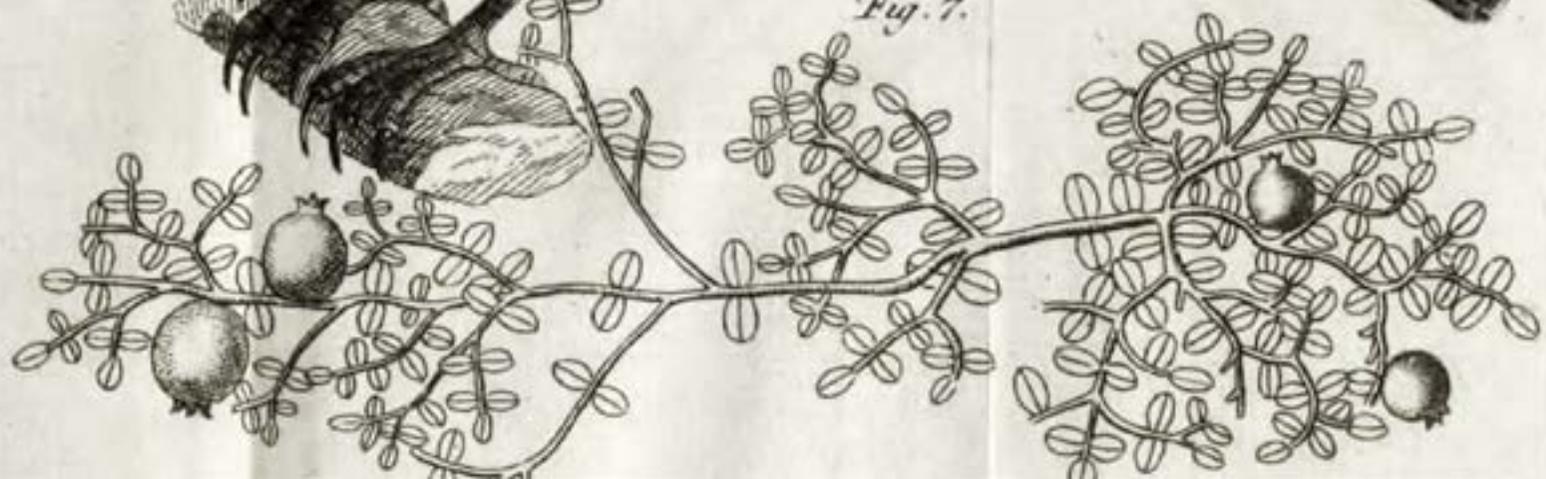


Fig. 3.

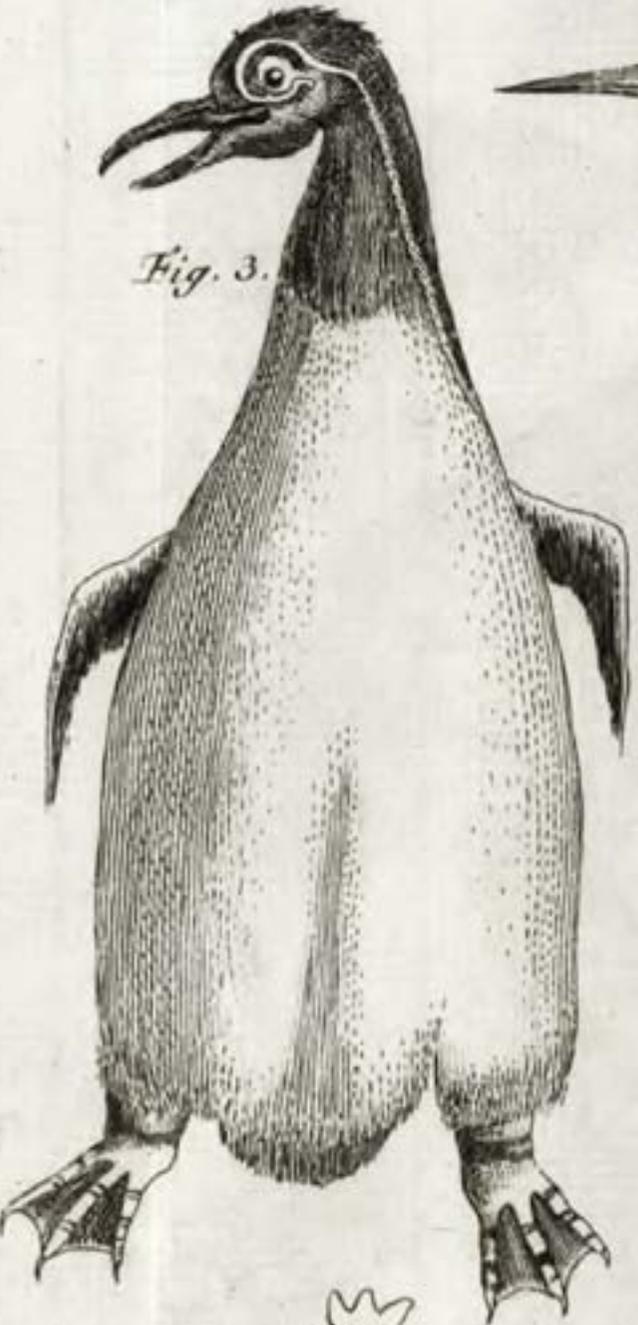
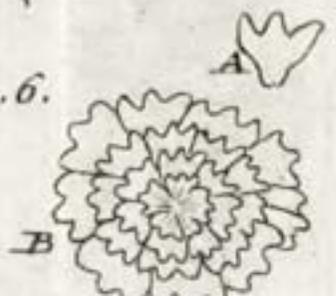


Fig. 6.



### 3.b. 1º de abril de 1767. Puerto Soledad La Gobernación de las Islas Malvinas

El 15 de noviembre de 1766, Bougainville parte de Nantes al mando de la fragata *La Boudeuse*. El 31 de enero de 1767, ancló en Montevideo y encontró allí los dos navíos españoles *Liebre* y *Esmeralda*, que debían acompañarlo a las Malvinas con Felipe Ruiz Puente, nombrado gobernador. Las tres fragatas, escoltadas por una tartana cargada de ganado, partieron de Montevideo el 28 de febrero. El 25 de marzo los navíos arriban a la bahía *Française*.<sup>69</sup>

Los colonos quedaron bajo el gobierno de Felipe Ruiz Puente, que procedió a construir una capilla y otros edificios, se establece así la Gobernación de las Islas Malvinas.

*Muy Señor mío [Sr. Gobernador de Buenos Aires] [...] se les hizo saber [a los franceses] por dicho Gobernador [francés] y por mí, el Real Aviso de Sus M.M.C. y Cristianísima sobre la libertad de elegir vasallaje, bajo el mismo goce y circunstancias que disfrutaban, consecuentemente a lo que, sucesivamente se alistaron los individuos franceses que comprende la adjunta relación, con cuyos costos, pactos, y contratas que en ella expresaban, arregladas a la noticia que M. Bougainville me suministró, lo participo a V.E. para su inteligencia. Nuestro Señor guarde muchos años, Islas Malvinas abril 25 del 1767. FELIPE RUIZ PUENTE' 70*

La corte española, preocupada por el asentamiento de Egmont ordenó a Bucareli combatir y expulsar cualquier asentamiento británico. El gobernador de Buenos Aires recibió la siguiente orden fechada el 25 de febrero de 1768: *Su Majestad ordena que no permita establecimientos ingleses y desaloje a la fuerza a los existentes si no acataran su intimación conforme a la ley.*

### 3.c. John Byron inicia la ocupación secreta. Puerto Egmont

El 21 de junio de 1764, tres meses después de la fundación de Puerto Luis, recién parte de Inglaterra una expedición bajo el mando del comodoro John Byron a bordo de la nave *Dolphin*.

Parte de Plymouth 3 julio de 1764 con la fragata *Dolphin* comandada por Byron [Byron había sido tripulante de la *Wager* en la expedición de Anson] con 24 cañones y con su casco forrado en cobre y acompañada de la corbeta *Tamar* con el capitán Patrik Mouat con 16 cañones. Buscaban asegurar su hegemonía en el tráfico oriente con la posesión de bases navales distribuidas estratégicamente.

Decían ir a las islas orientales, pero en realidad era la exploración clandestina de los mares del sur, luego de la frustrada en 1748, para completar la propuesta de Anson. La expedición fue preparada en secreto para evitar los reclamos españoles.

En noviembre alcanzan la latitud de 47º buscando por casi 15 días la isla de *Pepys* para ocuparla, y

*Persuadido en fin, de que la isla mencionada por Cowley, y descrita por Halley bajo el nombre de isla Pepys no existía,<sup>71</sup>*

El 21 noviembre recalcan en Deseado y luego recorren el Estrecho solo para abastecerse ahí, comodamente de madera y agua, al finalizar su abastecimiento vuelven por las Malvinas

*Aparejamos el 5 de enero [1765] [...]*

*Al día siguiente al amanecer, siendo como las cuatro de la mañana volví a ver tierra: ofrecía el aspecto de tres islas. Yo imaginé que fuesen las que había descubierto Sebald de Wert, pero acercándome conocí que las tierras que nos habían parecido separadas, estaban unidas entre sí por medio de una tierra mas baja, cuya curvatura formaba una profunda bahía. Apenas hice este descubrimiento rebiré de bordo y me dirigí ácia tierra: vi al mismo tiempo que se extendía á lo lejos por la parle de Sur, y no dudé ya de que fuesen las mismas que*

se marcan en los mapas con el nombre de **nuevas islas**.

*Poco despues entramos en una bahía de mayor estension que llamamos **puerto Egmont**, en honor del conde de Egmont, primer lord del almirantazgo.*<sup>72</sup>

El comodoro eligió un punto situado en la costa oriental del islote de la Cruzada, llamado más tarde, Saunders, para que el 23 de enero de 1765 tome posesión en nombre del Rey Jorge III de Gran Bretaña:

*el cirujano de la Tamar eligió un terreno próximo á un rio, lo cercó de tepes y plantó diversas legumbres que pudiesen ser útiles á los que tocasen en aquel puerto. Yo tomé posesion de él y de las islas adyacentes, llamadas islas de Falkland, en nombre del rey de la Gran Bretaña. Parece cierto que estas islas sean la misma tierra que Cowley ha dado el nombre de isla Pepys.*

Hacia cerca de un año que se había realizado una ceremonia análoga en la isla principal, en Fuerte San Luis, *y no por intrusos que la cumplieran de pasada, sino por verdaderos colonos que se proponían trabajar el suelo ingrato y arraigar allí*.<sup>73</sup>

Luego:

*Despues de haber permanecido en la bahía, que yo había llamado puerto Egmont, hasta el domingo 27 de enero [...]*

*El lunes 28 á las cuatro de la mañana nos dimos á la vela*

Recorre parte de la isla, y esta parte del relato adolece de grandes inexactitudes:

El hecho de que Byron, desde la desembocadura de la bahía *Française*, no haya notado ahí ninguna huella de ocupación, ni siquiera una barca pescadora, no es imposible. Es menos creíble que de ahí mismo haya *virado de bordo, con viento en proa*, para retroceder, en lugar de proseguir la exploración. En todo caso, los falsos datos que se mencionan más arriba, son de los que arrojan la

más legítima sospecha sobre la narración. Byron mismo nos confiesa, en este mismo capítulo, que ha tenido ante los ojos, redactándolo, las cartas y dibujos del capitán Macbride, que recién arribó en el siguiente viaje, un año después:

*El mapa de las islas Falkland se ha sacado de los diarios y diseños del capitán Macbride, que fue enviado después que volví yo á Inglaterra, y que tomó la altura de todos los puntos de la costa.*<sup>74</sup>

Dice Groussac *es difícil no ligar este último hecho con las inexactitudes señaladas y era nuestro deber hacerlo resaltar*.<sup>75</sup>

Byron retomó el camino de Puerto Deseado, adonde llegó el 7 de febrero y encontró el transporte *Floride* que le llevaba víveres desde Inglaterra. Los tres navíos tomaron juntos la ruta del estrecho, y allí volvieron a encontrarse varias veces con el buque de Bougainville, y hasta debieron cierta vez entrar en contacto con él a propósito de un accidente sobrenido al *Floride*. De Puerto Famine, éste último fue enviado a Inglaterra el 25 de febrero de 1765, portador sin duda de un informe de Byron sobre las islas *Falkland*.

La expedición de Byron realiza un relevamiento de toda la zona magallánica y vuelve a resucitar la leyenda de los gigantes. Mientras tanto el *Florida* volvía a Inglaterra avisando de la toma por parte de los franceses y se envía el **Jason** al mando del capitán *John Mc Bride*.

Bougainville en su libro *Voyage autour du monde*, ya en 1771 hace un relato en donde resalta las falsas aseveraciones de Byron:

*El comodoro Byron había venido en el mes de enero de 1765 a reconocer las islas Malvinas. Había tocado al oeste de nuestro establecimiento, en un puerto nombrado ya por nosotros: Puerto de la Cruzada, y había tomado posesión de estas islas para la Corona de Inglaterra, sin dejar ningún habitante. No fue sino en 1766 que los ingleses enviaron una colonia a establecerse en el Puerto de la Cruzada, que ellos habían nombrado Puerto Egmont; y el capitán Macbride, comandante de la fragata Jason, vino a nuestro establecimiento al principio de diciembre del mismo año. El pretendió que*

*estas tierras pertenecían al rey de la Gran Bretaña; amenazó hacer un desembarco por la fuerza si seguía oponiéndole resistencia; hizo una visita al comandante y se dio a la vela el mismo día*<sup>76</sup>

## José Joaquín de Ostolaza y La Purísima Concepción

El capitán José Joaquín de Ostolaza en la goleta *La Purísima Concepción* [su alias era Ecorruchea, Currucheá o Gurrucheá] zarpó de Montevideo el 6 de diciembre de 1764 con destino al Perú. Llevaba 193 hombres a su bordo, entre tripulantes y pasajeros, con caudales que debían ser entregados en el Callao. Por una equivocada maniobra, en enero de 1765, dio el buque en tierra, un poco al norte del cabo San Diego, un peñasco causó una avería en el casco, en una caleta a la que pusieron por nombre Puerto de la Consolación. Allí estuvieron 80 días en Cabo San Diego. Lograron construir otra goleta la *Nuestra Real Capitana S. Joseph y las Animas Alias del Buen Suceso* y navegar de vuelta a La Plata.

Los *Haush*, que acudieron al lugar casi en seguida, colaboraron en cuanto les fue posible con los españoles, demostrándose accesibles. Esta actitud de los *naturales* determinaría una disposición del Gobernador de Buenos Aires, don Francisco de Paula Bucareli.<sup>77</sup>

## 2º Expedición de Byron

Como consecuencia de este informe favorable, el capitán Macbride fue mandado algunos meses después a las Malvinas, con el navío *Jason*, para fundar un establecimiento. Llegó en enero de 1766 y no volvió a partir hasta los primeros días del año siguiente. Se instaló en el Puerto de la *Croisade* que llamó Puerto Egmont en el mismo lugar del islote Saunders donde Byron dice que había plantado su bandera.<sup>78</sup>

El 8 enero de 1766, casi dos años después del desembarco e instalación de la colonia de los franceses en *Port Louis*, llegó la expedición a cargo de John McBride, con los barcos *Jason*, *Carcass* y *Experiment*. Entró en puerto Egmont y desembarcó un fuerte desmontado, cañones y 25 marineros

Entre las órdenes del establecimiento francés se decía:

*Si se diera el caso, lo que no es de esperar, que un poder extranjero, amigo de la Gran Bretaña, bajo cualquier pretexto hubiera tomado posesión de algunas de las mencionadas islas, el comandante de los barcos de Su Majestad le hará saber que estas tierras pertenecen a la dicha Majestad y que, por consiguiente, tiene que abandonar el establecimiento dentro de un plazo señalado.*<sup>79</sup>

Recién en diciembre de 1766 los británicos entran en contacto con los franceses, Bougainville escribió:

*En diciembre de 1766, la fragata H.M.S. Jason atracó en Port Louis de frente al fuerte. El capitán Mac Bride desembarcó, profirió amenazas y se marchó el mismo día.*

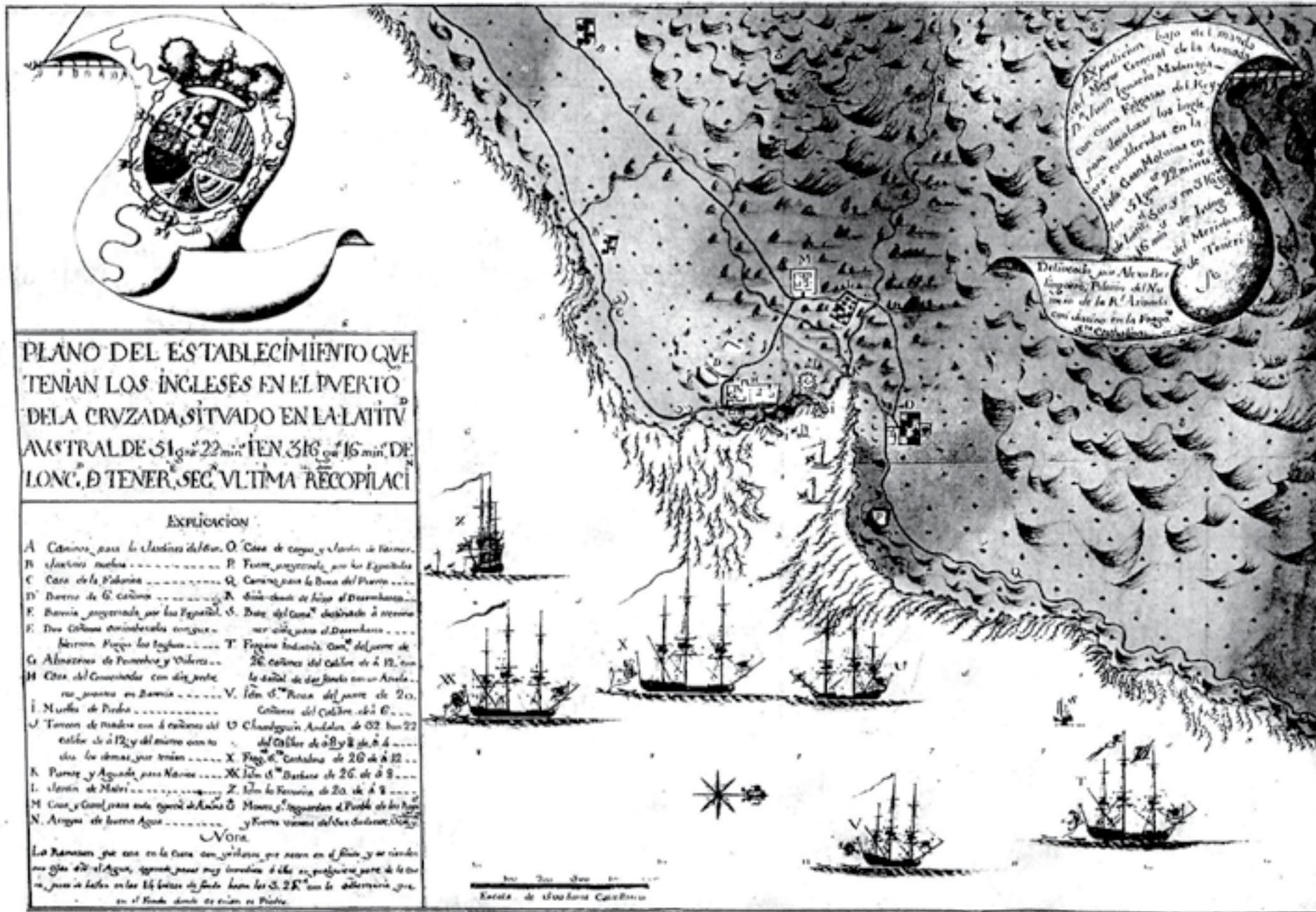
Mac Bride envía a tierra uno de sus oficiales con una carta preguntando con qué autorización se había levantado allí ese establecimiento. El gobernador Neville, que no comprendía el inglés, envió un emisario a bordo preguntando cuáles eran las intenciones de los recién llegados. Neville contestó que estaba allí por órdenes de su rey y que si se iniciaban hostilidades se defendería, considerando los ingleses, agresores.

A Macbride le bastó con la intimación y volvió a puerto Egmont y en enero de 1767 zarpó para Inglaterra a dar cuenta de la situación. Mientras el gobernador Felipe Ruiz Puente se está haciendo cargo de las islas en nombre de España.

## La real orden del 25 febrero de 1768

El jefe de la estación española en Montevideo había sido notificado de poner en ejecución la real orden del 25 febrero de 1768, en la que se ordenaba expulsar a los ingleses del paraje denominado puerto Egmont.

Recién se pudo dar cumplimiento a Real orden en 1770.



1770. Flota de Madariaga en el puerto de la Cruzada. Expedición bajo el mando del Mayor General Dn Juan Ignacio de Madariaga con cinco fragatas del Rey para desalojar los ingleses establecidos en la Isla Gran Malvina en los ... Delineado por Alexo Berlinguero ... con destino en la Fragata Sta Catalina. Plano del establecimiento que tenían los ingleses en el puerto de la Cruzada, situado en la latitud austral de 51º22' y en 316º16' de longd de tenerse según ultima recopilación.

# PLANO DEL PUERTO S<sup>TA</sup> CATHALINA

Ingleses llaman de Egdmont, situado en la Costa del Norte de la gran Maluin de 51. grados, 24. min. Sur y en la Longitud de 537. gr<sup>os</sup> 12. min. Meridiano de Mental de Londres, en 53. gr<sup>os</sup> Levantado por el Capitan de fragata D.<sup>o</sup> fern En 18. de febrero de 1770.

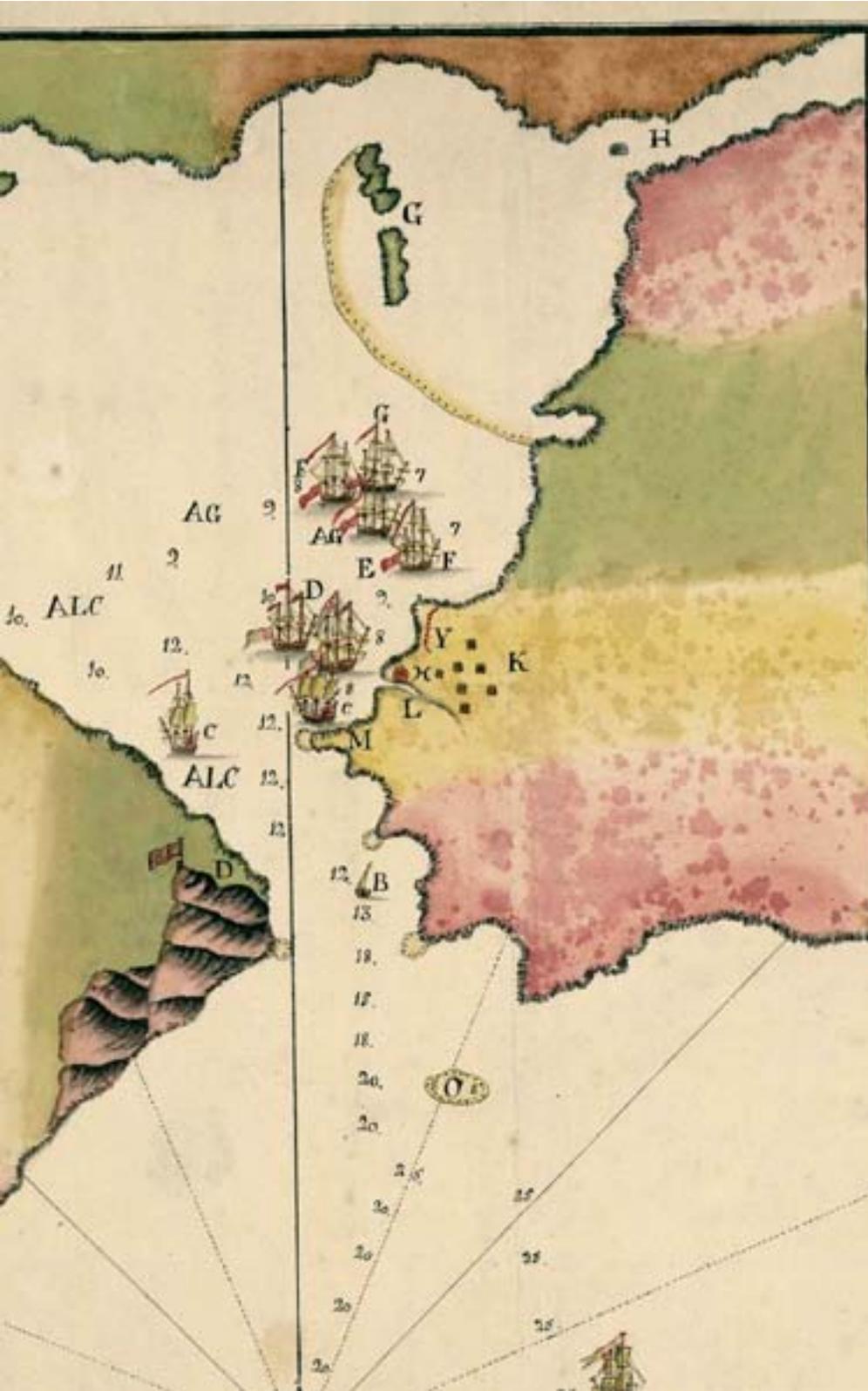
## EXPLICACION

- |   |   |                      |
|---|---|----------------------|
| A. Isla Blanca.   | F. Islas quemadas.                              | boreaciones in       |
| B. Isla Verde y Pasa.                                   | G. Islas q <sup>as</sup> hazen frente ala Boca. | M Punta de Pa        |
| C. Islas solas.   | H. Boca del sudoeste.                           | N. Vem de Perlon     |
| D. Punta y Monte de Rubalcava                           | Y. Bateria de 12. cañones.                      | de la entrada.       |
| Vigia vista prin <sup>te</sup> por el com <sup>te</sup> | K. Poblacion de Ingleses.                       | O. Bajo con ocho Bi  |
| E. Boca del Noroeste                                    | L. Arroyo donde abrigan las tm                  | P. Isla y Piedras l. |

X Correon, o casa fuerte de madera, con portas para 16. cañones.  
 Los numeros de la sonda son brazas de seis pies cada una, y las letras que estan entre la sonda significa, la AG, arena gruesa, y las ALC, arena lamoca con conchuela; se amarra el Buque, Oeste, Oeste.

### Nota.

Las letras AP, son Islas blancas, y no se han visto otras que les parezcan por lo que son marca al conocimiento del Puerto.  
 Las Longitudes corresponden ala Carta francesa que por orden de M.<sup>o</sup> Rouville se Estamparon el Año de 1753.



1770. Plano del Puerto Sta. Cathalina [que los] Ingleses llaman de Egdmont, situado en la Costa del Norte de la gran Malvin[a], Fernando de Rubalcava. BNE

### 3.d. 1765. La respuesta de Buenos Aires. La rendición de los ingleses

La expedición estaba compuesta de tres barcos, *Santa Catalina*, *Santa Rosa* y *Andaluz*, al mando del capitán Francisco de Ruvalcava. Lleva entre sus tripulantes dos ingleses que decían tener conocimiento del lugar donde estaba puerto Egmont.

Cuando llegaron a puerto Soledad el gobernador Ruiz Puentes, había enviado una goleta para reconocer las islas y en su travesía se encontró con otra al mando del capitán Hunt, que estaba a cargo del establecimiento inglés. Aquí un entrecruzamiento de cartas y conversaciones de cortesía en que cada una insistía en la prioridad de ocupación y de derechos.

Luego el capitán Hunt envió un ultimátum de amenaza en que dice que las islas pertenecían a su majestad británica por derecho de descubrimiento y posesión y que, por consiguiente, en nombre de su majestad intimaba que se alejara, dándole plazo de seis meses a los efectos de la desocupación.

Además le hizo saber que haría fuego a toda embarcación que se encontraba explorando la isla y que estaba totalmente prohibida la entrada a puerto Egmont.

Ruiz Puentes contestó que consideraba un insulto la entrada de Hunt en puerto Soledad y que no contaba con licencia alguna para establecerse en aquellos mares y que debía abandonar las islas, parte inmediatamente para puerto Egmont adonde llega al 20 febrero de 1770. Allí le dirigió una carta a Hunt en donde expresó su sorpresa en contra de un establecimiento inglés en los dominios del rey de España, por lo que protestaba.

Hunt replicó que las islas pertenecían a su majestad británica y que debían ser evacuadas por los españoles.

Ruvalcava permaneció ocho días más en puerto Egmont y despachó en *Santa Rosa* y el *Andaluz* a Buenos Aires a fin de dar cuenta de los hechos.

### La Flota de Madariaga y la rendición de los ingleses

Bucareli al tener noticias de las pretensiones inglesas se dedicó a organizar una expedición lo suficientemente fuerte como para cumplir las órdenes recibidas de España. Se organizó una flota con cuatro fragatas y una goleta que llevaba a bordo 1600 hombres de tropa. El regimiento de infantería estaba a las órdenes del coronel don Antonio Gutiérrez, estando al mando de toda la fuerza don Juan Ignacio de Madariaga.

Su fuerza naval compuesta de 4 fragatas: la *Industria* de 28 cañones; *Santa Bárbara* con 26 cañones; *Santa Catalina* que montaba 26 cañones y *Santa Rosa* con 20 cañones. Acompañaban también a esta división el chambequín *Andaluz* con 40 cañones y el bergantín *San Rafael*. El total de la artillería era de 140 cañones, incluida una batería de desembarco. Destefani 1982:53

Partieron de Montevideo, y el 4 junio de 1770 arriban a puerto Egmont. Las fuerzas navales británicas estaban formadas sólo por las fragatas, *Favourite* y *Swift*<sup>80</sup>. Su primer acto fue enviar una nota al capitán William Maltby, a cargo del establecimiento, intimándolo para que abandonen las islas, en caso contrario iniciaría hostilidades. Al mismo tiempo dirigió otra nota con igual intimación al capitán George Farmer de la *Favourite* y al otro día una tercera dirigida a los dos oficiales juntamente.

En el *Anual Register* del 10 de junio de 1771 se publican las cartas y el acta de capitulación de los comandantes de S.M. Británica.

En la carta de Juan Ignacio Madariaga, a los capitanes Farmer y Maltby, del 9 de junio de 1770, plantea las causas que alega por las que deben abandonar el establecimiento.

SEÑORES,

*Nadie debe hacer un establecimiento, y mucho menos para fortalecerse en estas islas, puertos y costas de Magallanes, sin el permiso de su Majestad Católica, mi soberano respetable, y como usted no tiene ese permiso, usted debe abandonar y dejar esta bahía, las baterías en la costa, y el establecimiento que usted ha comenzado. Si usted me va a dar prueba fehaciente de que rápidamente y con buena voluntad va a hacer esto, voy a descender con la paz y la tranquilidad de mis*



PERSPECTIBA DEL TORREON, I BATERIAS DE TIERRA, COMO DE LAS FRAGATAS ESPAÑOLAS, E INGLESA AL ROMPER EL FUEGO  
 EL DIA DIEZ DE JUNIO DEL AÑO DE MIL SETECIENTOS SETENTA, A LAS DIEZ DE LA MAÑANA.

A. Baterías del Sur	Seis cañones del calibre de 6 1/2	comandados por el capitán de Mar y un oficial de Brigada de él	puestas para el combate	Inglés mandado de la Flota	<p><b>Nota</b>                      Este Puerto sitiado por los Ingleses en el año de 1741 en los 31 gra 22 min y 56 seg de Latitud Austral y en 316 gra 18 min de Longitud del Meridiano de Torneo segun el plano Rectangular de este Año de 1770.</p>
B. Baterías Nuevas	dos cañones de 12 ampuerados con que tiraron fuego	Vna Compañia de Marina y otra de Molienda del 1.º de Octubre	T. Cuatro Anchos del peso de 57 libras con 20 libras y 10 de 4 libras de Torneo de Marina	Z. Fragata la Felicitad ancla en Bahía	
C. Casa de la Realidad	Jardín de Malva	Q. Bateria y Bateria de San Sebastian	V. Lanchas y Botes con sus hombres del 2.º de Octubre	B. Lanchas y Botes de la Flota	
D. Bateria que tiene seis cañones	K. Arroyo para la Aguada	R. Fragata Inglesa Comandada de los Españoles con la orden de seguir el Puerto	X. Fragata 5.ª Catalina Bateria Nueva de Torneo	b. Mandatos que Regulan el Puerto de los Aguardos y Regulan el Puerto que fuere necesario en este Puerto que sea los de San Sebastian, Orens y Navarra	
E. Almacén para víveres y Provisiones	L. Muelle de Piedra para el primer y segundo	S. Una 5.ª Bateria del peso de 20 cañones de 6 y el 6.º de 26 de 12 Botes	Y. Una 6.ª Bateria Bateria de la Flota de Mar de la Cruz		
F. Casa del Gobernador con sus Torres	M. Casa de campo y Jardín del Comercio				
G. Casa y Corral para toda especie de Animales y recoger el Comercio	N. Bateria Comandada de los Españoles				
H. Torreón de madera con guarnición	O. Cinco cañones de hierro de 6 y 8				

10 de junio de 1770. Flota de Madariaga en el puerto de la Cruzada. Perspectiva del torreón i baterías de tierra, como de las fragatas españolas, e inglesas al romper el fuego. El día diez de junio del año mil setecientos setenta, a las diez de la mañana.

*tropas a tierra, y la suya será tratada con toda la consideración y la atención que corresponde a la buena armonía que subsiste entre nuestros soberanos, y que permitirá que usted puede llevar con usted todo lo que tienes en la costa, y le pertenece a usted legalmente, y lo que no se puede llevar o no llevar, voy a dar una recepción, de que sobre este tema los dos tribunales interesados podrá resolver el asunto.*

*Pero si, contra toda esperanza, usted debe estar decidido a mantener su nuevo establecimiento, Me serviré de las fuerzas bajo mi mando, para que se salga del lugar con mis armas y musquetes, y que será la causa de su propia ruina, y las consecuencias fatales del ataque que voy a hacer, tanto por mar y tierra, con el fin de obtener por la fuerza el cumplimiento de mis órdenes, si a partir de esta insinuación no debe dar el efecto que deseo. Antes de comenzar a disparar, os advierto una vez, dos veces, y más veces, que con buena voluntad se puede salir del lugar, el territorio y la bahía, donde me parece que usted presentó en contra de la voluntad de su legítimo propietario, [...] se lo aseguro, que si no lo hace en quince minutos después de que esta carta se haya entregado en sus manos, por mi oficial de los pedidos, daré una respuesta categórica y favorable a mi intención, voy a comenzar las operaciones dirigidas a obtenerlo, t [...] Le solicito que medite sobre las consecuencias fatales para los sujetos inocentes de su majestad británica, si en lugar de por el trato amable que le ofrecen, que me obligan a utilizar la más rígida, tan indispensable en el presente caso.*

*En todo caso, deseo de servirle con todo lo que se refiere a la civilidad en sus personas, lo que le pido a Dios para preservar a muchos años.-A bordo de la fragata de la Industria, en el ancla en la bahía de la Cruzada, el 9 de junio de 1770.[...] JUAN IGNACIO Madariaga.<sup>81</sup>*

Finalmente el 10 de junio se da la rendición.

*No tardaron en realizarse las amenazas de los españoles —En los primeros días de Junio, cinco fragatas anclaron en la Bahía de Puerto Egmont— Tenían á su bordo 1,600 hombres de tropa de desembarco, 134 piezas de canon, y un tren de sitio completo. Los ingleses no estaban preparados para resistir á tan formidable armamento: el establecimiento no estaba fortificado. Sin embargo el Capitan Matly se negó valientemente á obedecer la orden de evacuacion que le transmitió el Comandante de las fuerzas Españolas, D. Juan Ignacio Madariaga, y solo se decidió á capitular cuando el enemigo le dirigió sus*

*fuegos. El Comandante Español tomó posesion del Puerto Egmont el 10 de Junio, y los colonos ingleses se embarcaron en la corbeta que tan inútil les había sido para su defensa.<sup>82</sup>*

Farmer que tenía el mando contestó la intimación negándose a aceptarla y si bien disparó algunos tiros no le fue posible entablar una acción seria contra la fuerza opositora. Se le permitió llevar su bandera y cuanto deseaba a bordo de su barco. Sin embargo la *Favorita* no podía abandonar el puerto antes de 20 días, para dar así lugar a que llegaran a Buenos Aires las noticias de la rendición de los súbditos británicos en puerto de la Cruzada o Egmont.

## **Aprontes para la Guerra – La guerra diplomática**

La corte se dio cuenta de las complicaciones de este hecho, pues si se aprobaba la conducta de Bucareli la guerra era inevitable.

*La llegada de los colonos de Puerto Egmont excitó una indignacion general en el país. Se esperaba ver obrar al gobierno ingles con aquella prontitud y resolución caracteristica en todos tiempos de la política inglesa. Seguramente que el acto del gobernador de Buenos Ayres bastaba para autorizar las hostilidades inmediatas. Sin embargo no fué este el partido que abrazó el jinete. Prefirió recurrir á las vías de conciliación.<sup>83</sup>*

Cuando llega la noticia a Inglaterra, el ministro inglés preguntó a Masserano si la expedición de Madariaga había sido aprobada por el gobierno español, aunque de esto no cabía duda porque el conde de Aranda había sostenido siempre una política firme y hasta de agresión si era necesario.

Harris, el encargado de negocios de Inglaterra en Madrid, manifestó a la corte que la dignidad de la corona había sido ofendida y que sólo el deseo de paz que abrigaba su majestad podía en caso semejante, impedir la guerra. El único medio de evitarla sería, según él, desautorizar la conducta de los de Bucareli y restaurar la colonia del mismo estado en que estaba.

Grimblot se pregunta

*¿Era, en efecto, permitido, reducir una diferencia tan grave á tan*



*mesquinas proporciones? ¿Quién podría ver en la expedición dirigida contra el Puerto Egmont, acto exclusivo de un gobernador ultrajando sus poderes por exceso de celo? Y un plan tan bien concebido, ejecutado con tanta prudencia, ¿habría podido ser emprendido sin la aprobación de la Corte de España?* en Grimbolt [1843] 1851:38-39

Y encuentra respuesta en el *enérgico y brutal* Junius, exclamaba en su carta de 30 de Enero de 1771, en donde desenmascara los entramados políticos de Gran Bretaña, y como se buscó un chivo expiatorio —Bucareli— para poder acceder a una solución diplomática

*El Sr, Buccarelli no es un pirata, y no ha sido tratado como tal por los que lo han empleado. Siento todo lo que exige el honor de un caballero, cuando afirmo que nuestro rey le debe una solemne reparación. En donde parará la humillación de vuestro país? Un rey de la Gran Bretaña no contento con ponerse al nivel de un gobernador Español, se abaja basta hacerle una injusticia notoria. Para salvar su propia reputación, no teme difamar á un bravo oficial y tratarlo como á un salteador, cuando, á ciencia cierta, sabe, que el Sr. Buccarelli ha obrado en conformidad á las ordenes que ha recibido, y que absolutamente ha hecho mas que cumplir con su deber. Esto es lo que sucede en la vida privada con un hombre que no tiene ni coraje ni honor. **Uno de sus iguales manda á su criado golpearlo: en vez de volver el golpe al amo, este hombre se contenta con lanzar descaradamente una calumniosa imputación contra la reputación del servidor.***<sup>84</sup>

Un acontecimiento inesperado habría hecho dar un giro a toda la situación

*Parecía inevitable una guerra con España, reunida á la de Francia, cuando de repente, Luis XV despidió de sus consejos al Duque de Choiseul. [...] El gabinete inglés recibió con admiración, tanto la noticia de la caída de este ministro omnipotente, cuanto la seguridad le que la intervención de la Corte de Versalles se reduciría á una mediación pacífica —Una carta autografa de Luis XV, había en efecto*

*hecho conocer al Rey de España que estaba resuelto á no romper con la Ynglaterra—La Corte de Madrid, abandonada entonces á sus propias fuerzas, retornó á sentimientos mas moderados, y aceptó la mediación de la Francia para negociar un arreglo que satisficiera á las dos partes conciliando sus recíprocas pretensiones.* Grimbolt [1843] 1851:32

Luego de mucho intercambio, se arribó a un acuerdo en que España desaprobaba la acción de Bucareli, pero dejando constancia de que el gobierno de Buenos Aires había obrado de conformidad con órdenes que jurara cumplir con arreglo a las leyes coloniales españolas y el tratado de Utrecht. Se convino, además, que se restablecería la colonia, pero sin perjuicio de los derechos de España a las islas.

Luego hubo un cambio de ministros en la corona de Inglaterra y se prolongaron aún más las negociaciones llegándose a un acuerdo que se conoce como la *Promesa Secreta*. Su existencia no puede ponerse en duda por el propio testimonio de quien intervino directamente en su concertación en este caso el duque de Guilford, lord Federico North, favorito del rey Jorge y primer ministro desde 1770 a 1782. En sus *Memorias* dice:

*[...] efectivamente se había convenido secretamente la cesión absoluta de aquellas islas a España. Lord Weymouth, no queriendo ser el agente de esta transacción indecorosa a la dignidad de Inglaterra, tuvo por mejor dimitir su ministerio. En ejecución de este convenio secreto la Corte de Londres dirigió órdenes en 1774 para evacuar Egmont y sus dependencias.*

El 22 de enero de 1771 finalmente firmaron una declaración entre España y Gran Bretaña.

*[...] el arreglo propuesto por la Francia, fue aceptado por una y otra parte —El Embajador español presentó á Lord Rochford una declaración que espresaba, que Su Magestad Católica, en el deseo de mantener la paz y la buena armonía que reinaba entre las dos potencias, desaprobaba la expedición emprendida en el mes de Junio del año*

Descripcion del Puerto de la Cruzada en la Costa Septentrional de la Ysla de la Gran Maluina, situado en los 54<sup>os</sup> 26<sup>m</sup>. de Latitud Nuestral, y en los 346, 2 38<sup>m</sup>. de Longitud, segun la misma comiensa del año 1770

- A Punta del N.E. de la Rigia
- B Punta del E. de Tom
- C Islas de Santos
- D Ysla del Mopote
- E Ysla Grande
- F Ysla de enmedio
- G Ysla de Franco
- H Ysla del Sur
- I Islas de los quatro hermanos
- J Ysla del Oeste
- K Ysla Suecia
- L Ysla, y Poblacion de la Tyrissaa
- M Punta Restinga, y roca del SO.
- N Punta de la Restinga, o de los Tardines
- O Punta de Pando
- P Punta de Pester
- Q Punta de Berlinguero
- R Punta de Juhalcara, y Monte de la Rigia
- S Ysla de las aguas, que hace Playa de arena
- T Islas de Manquillas
- V Isla de Land

**Nota**

Las los Paises que se muestra el Plano en la roca del Puerto, y en las Islas de fuera, se abaxa, que son tres hierbas, que se crian en el folio, valen, y se estenden sus ramas, y qas sobre el agua, y se pueden pasar inmediato a ellos, por tener encima el fondo de 6, 5, 4, y 3. brazas de agua; pero el fondo de estos, o donde se caian es piedra.

Son nuñeros de la balsa son brazas de seis Pies Ingleses cada uno.

En los dias de Coniuncion, y Opovision a la Luna, es la Plea mar a las 8, y la marea a las 2, y la marea a las 2, y la marea, subiendo el agua 16. Pies Ingleses.

Varia la marea en este passage 22<sup>os</sup> 2<sup>m</sup> N.E.



Escala de 2<sup>as</sup> leguas maximas



Descripción del Puerto de la Cruzada en la Costa Septentrional de la Ysla de la Gran Maluina. 1770 BVPB

*precedente contra el establecimiento ingles en las islas Falkland, y se obligaba á restablecer las cosas en el Puerto Egmont en el estado en que estaban antes de esa época, á restituir el fuerte con todo lo que se le habia tomado, pero con la condicion de que esta restitución no afectaria en nada sus derechos á la soberania de las islas Falkland—<sup>85</sup>*

Posteriormente se dan las órdenes a Felipe Ruiz Puente

*Habiéndose estipulado entre el Rey y S. M. británica por un convenio firmado en Londres el 22 de enero próximo pasado por el príncipe de Masserano y el conde de Rochford que la Gran Malvina, llamada por los ingleses isla Falkland debe de ser restituida inmediatamente en el mismo estado que tenía antes que fuese evacuada por ellos en 10 de junio del año último: de orden del rey prevengo á V. que tan luego como la persona comisionada por la corte de Londres se presente á V. con esta, disponga se efectúe la entrega del puerto de la Cruzada ó Egmont y su fuerte y dependencias; así como también la de toda la artillería, municiones y efectos que se encontraren pertenecientes á su Majestad británica y á sus súbditos, conforme á los inventarios formados por los señores Jorge Farner y Guillermo Maltby en 11 de julio de dicho año al tiempo de dejar aquel punto, y de los cuales remito á V. las adjuntas copias, autorizadas con mi firma; y que tan luego como se efectúe uno y otro con las debidas formalidades, disponga V. se retire inmediatamente el oficial y demás súbditos del rey que allí pueda haber.*

*Dios guarde á V. muchos años. — El Pardo 7 de febrero de 1771.  
— El bailío fray don Julian de Arriaga. — A don Felipe Ruíz Puente.*

El gobierno encarga a **Samuel Johnson** la redacción de un texto en donde se explicaba la posición del gobierno. Allí plantea que el honor de Su Majestad había sido restaurado, que las Islas carecían de valor para la Corona, excepto a riesgo de convertirse en una estación para comerciantes contrabandistas, para protección del fraude, y un receptáculo del robo. Esas islas como colonia nunca llegarán a ser independientes, porque nunca serán capaces de automantenerse. El documento, refrendado por el gobierno inglés de ese mo-

mento, reconoce el derecho exclusivo de navegación que le cabe a España en el Mar del Sur.<sup>87</sup>:

*Es bien sabido que las prohibiciones al comercio extranjero son, en esos países [Mar del Sur], como mínimo rigurosas, y que ningún hombre no autorizado por el Rey de España puede comerciar excepto por el uso de la fuerza o hurtadillas. Cualquier ganancia para ser obtenida debe serlo por la violencia de la rapiña, o el fraude.<sup>88</sup>*

## Restitución de puerto Egmont a Inglaterra

La restitución de puerto Egmont a Inglaterra se cumplió el 15 septiembre de 1771. La escuadrilla al mando del capitán Scott llegó al puerto al día 13. Allí se encontró con el lugarteniente Francisco de Orduña. Scott puso en sus manos la orden del rey católico y tras los arreglos para la entrega y toma de posesión se cumplió el desembarco de las fuerzas británicas. Se levantó la bandera y según la declaración de Scott, la transacción se cumplió con la mayor buena fe.

Una vez que los ingleses estuvieran en posesión de las islas, no mostraron apresuramiento alguno en cumplir la promesa de abandonarlas. Recién se retiran el 20 mayo de 1774 dejando la siguiente inscripción grabada en el fuerte

*Sepan todas las naciones, que las islas Falklands, con su puerto, los almacenes, desembarcaderos, puertos naturales, bahías y caletas a ellas pertenecientes, son de exclusivo derecho y propiedad de su más sagrada Majestad Jorge III, Rey de Gran Bretaña. En testimonio de lo cual, es colocada esta placa y los colores de Su Majestad Británica dejados flameando como signo de posesión por S.W.Clayton Oficial Comandante de las Islas Falklands. A.D.1774*

Dice Grimbolt en 1843

*La España entregó el Puerto Egmont, pero el Ministerio de Lord North no pareció dispuesto á proseguir los proyectos de colonización formados por sus predecesores —No se enviaron á él nuevos colonos, y antes de cumplirse un año despues del arreglo, los tres buques que se*



habían estacionado allí, fueron reemplazados por una pequeña corbeta de guerra -En fin, en 1774 el Puerto Egmont fue abandonado definitivamente por la Ynglaterra, [...] <sup>89</sup>

138] ANNUAL REGISTER, 1771.

*Translation of the Declaration signed and delivered by France at Malouine, Ambassadeur Extraordinary from His Catholic Majesty, dated the 22d of January, 1771.*

His Britannic Majesty having complained of the violence which was committed on the 10th of June, 1770, at the island commonly called the Great Malouine, and by the English, Falkland's Island, in obliging by force, the commander and crews of his Britannic Majesty, to evacuate the Port, by them called Egmont; a Ship ordered to the honour of his Majesty—the Prince de Malouine, ambassador extraordinary of his Catholic Majesty, has received orders in relation, and declares, that his Catholic Majesty, considering the duty with which it is animated for the peace, and for the maintenance of good commerce with his Britannic Majesty, and desiring that this event might interrupt it, has been with displeasure this expression willing to dilate it; and in the pretension in which he is, of the sovereignty of the islands of his Britannic Majesty; and of his being the true proprietor in relation to whatever may thing that might disturb the good understanding between the two crowns; his Catholic Majesty does declare the said violence unjust; and in consequence, the Prince de Malouine declares, that his Catholic Majesty engages to give satisfaction, that things shall be restored at the Great Malouine, at the Port called Egmont, precisely to the state, in which they were before the 10th of June, 1770: In which purpose his Catholic Majesty will give orders to one of his officers,

to deliver up to the officers, authorized by his Britannic Majesty, in port and fort called Egmont; with all the artillery, arms, and effects of his Britannic Majesty, and its vessels, which were on that place, the day above named; agreeable to the necessary which has been made of them.

The Prince de Malouine declares at the same time, in the name of the King his master, that the engagement of his said Catholic Majesty, to restore to his Britannic Majesty, the possession of the fort and port called Egmont; cannot, nor ought, any wise, to affect the question of the prior right of sovereignty of the Malouine islands otherwise called Falkland's islands, in which respect, I, the ambassador extraordinary, have signed the present declaration with my usual signature, and caused it to be sealed with our seal in London, the 22d day of January, 1771.

[L. S.] Signed  
Le Prince de Malouine.

*Translation of the Earl of Bute's Answer, dated the 22d day of January, 1771, of the Prince de Malouine's Declaration of the 22d day.*

His Catholic Majesty having authorized the Prince de Malouine, his ambassador extraordinary, in relation to his Majesty's name, to the King of Great Britain, a declaration for the support due to his Britannic Majesty by dispossessing him of the port and fort of Port Egmont; and the said ambassador having this day signed a declaration, which he has of

**The Prince de Maserano declares at the same time, in the name of the King his master, that the engagement of his said Catholic Majesty, to restore to his Britannic Majesty, the possession of the fort and port called Egmont; cannot, nor ought, any wise, to affect the question of the prior right of sovereignty of the Malouine islands otherwise called Falkland's islands. In witness whereof, I, the undersigned, ambassador extraordinary, have signed the present declaration with my usual signature, and caused it to be sealed with our seal in London, the 22d day of January, 1771.**

(L. S.) Signed  
Le Prince de Maserano

Declaración firmada y entregada por el Príncipe de Maserano, Embajador. Extraordinario éxito de Majestad Católica, con fecha del 22 de enero de 1771. Vemos como la versión en inglés respeta el texto de la cláusula acerca de la soberanía de las islas

[...] *El príncipe de Maserano declara, al mismo tiempo, en nombre del Rey su señor, que el compromiso de su Majestad Católica, para restaurar a su Majestad Británica, la posesión de la fortaleza y puerto llamado Egmont, no puede, ni debe, manera alguna, afectar a la cuestión del derecho previo de soberanía de las islas Malouine, [...]*

Londres, 22 de enero de 1771. Príncipe de Maserano. <sup>86</sup>

Esta declaración no sólo contradice los hechos, sino que pone de manifiesto la falta de cumplimiento de las promesas y tratados. Prueba de que no había buena fe por parte de Inglaterra en las negociaciones cumplidas es la conducta observada.

En 1775 un piloto español en viaje de reconocimiento halló la plancha y la llevó a Buenos Aires, donde fue depositada en el Archivo oficial. Cuando los ingleses tomaron esta ciudad en la incursión militar de 1806, el capitán británico la llevó consigo; una réplica permaneció en la Biblioteca Nacional de Buenos Aires. <sup>90</sup>

España —desde Puerto Soledad— ejerció la administración única, absoluta e ininterrumpida hasta el 25 de mayo de 1810, en que se hacen cargo las Provincias Unidas.

El profesor Julius Goebel, norteamericano, de la Universidad de Columbia, en su libro de 1927 *The Struggle for the Falkland Island* [la lucha por las Islas Malvinas], confirma documentalmente la promesa secreta de 1770, y desestima los títulos territoriales fundados en el mero descubrimiento. Transcribimos unos fragmentos de sus conclusiones dada su importancia

“La pretensión inglesa basada originalmente en el derecho de descubrimiento y ocupación subsiguiente, descansa, como consecuencia de la nota de lord Aberdeen, de diciembre de 1841, en la declaración y contradecación de 1771, fijaba en forma definida los derechos de ambas partes. Con respecto al fundamento que abonaba la primera razón [...] basta y sobra para saber que el descubrimiento hasta el año 1764, no fue ni mucho ni menos considerado como fundamento para poder afirmar el derecho al territorio, y aún en el caso de que hubiera sido, el conjunto de tratados europeos firmados entre 1667 y 1763 excluía los ingleses de afirmar tal derecho sobre la región en discusión. El único fundamento en que podría basar sus derechos era la *ocupación de facto* del territorio descubierto, y en el presente caso esta ocupación había sido realizada por Francia, a través de la cual España presentaba sus reivindicaciones, en virtud de la cesión de los derechos de Francia. Entre España e Inglaterra, por lo tanto, las reglas del derecho le dan la razón a España.

El efecto de la declaración de 1771, si no hubiera estado acompañada por la promesa verbal de retirarse, habría sido colocar la cuestión de

derecho en el *status quo* [estado del momento] antes del 10 junio de 1770, cuando fue ocupado puerto Egmont. En otras palabras se hubiera regido entonces por los tratados europeos existentes y por los principios de ocupación que se aplicaban en aquel tiempo las prácticas internacionales. Sin embargo, una vez realizada la promesa de evacuación ello dio lugar a la presunción de que el abandono se efectuaba *animo derelinquendi* [intención de delinquir, libre y consciente], presunción reforzada por el hecho de que España ejerció, sin protesta por parte de Inglaterra, actos de soberanía durante años posteriores, no sólo sobre la isla Soledad, sino también sobre la Gran Malvina en la cual había estado la colonia inglesa. (En realidad el islote al norte de la isla Soledad esta presunción *prima facie* [a primera vista], prueba considerada suficiente) de abandono, se convirtió en una presunción definida de derecho cuando se firmó la convención de Nootka Sound, y Gran Bretaña reconoció las posesiones españolas existentes y convino no establecer colonias al sur de ella, al menos que alguna tercera potencia tratará de hacerlo. El derecho de España a las Malvinas se hubiera hecho absoluto en este momento, si no lo hubiera sido ya antes.

[...] Queda por considerar la cuestión de la sucesión argentina a los derechos y reivindicaciones españolas. El principio fundamental de los arreglos territoriales en Sudamérica es el llamado *uti possidetis* [como poseías, de acuerdo al derecho] de 1810. Por este principio se sobreentiende el derecho de las varias repúblicas en que se transforma el imperio colonial español, a las regiones comprendidas por las primitivas unidas administrativas de aquella nacionalidad. De esta manera, los límites de la capitanía General de Chile, fueron los límites de la nueva República de Chile, y los límites del virreinato de Buenos Aires fueron adoptados como límites de la confederación Argentina. No puede haber dudas de que Malvinas formaban parte de este Virreinato. El mero hecho de que fueran colocadas con la autoridad de las colonias de la Patagonia del sur es prueba suficiente de ello. Éste principio y una reivindicación de soberanía contra todos los demás estados sudamericanos a este respecto, la reivindicación argentina está sostenida por la práctica de las naciones en materia que ha sido generalmente denominado de sucesión de Estados.

[...] El derecho a la nación Argentina a ocupar el lugar de España con respeto a la soberanía sobre Malvinas queda establecido por la revolución victoriosa y por la afirmación y mantenimiento de la soberanía sobre las Malvinas contra España. Cuando Gran Bretaña ocupó las is-

las en 1833, las consecuencias legales fueron las mismas que si las islas no hubieran dejado nunca de pertenecer España.

Hay una cierta futilidad en interponer la faz ascética del derecho en una situación que es meramente una cuestión de fuerza. Y es necesario, por lo tanto, establecer claramente para que todos lo comprendan, qué cosa es este derecho [...] **es una herencia demasiado preciosa para que sea corrompida con el fin de disfrazar los designios imperialistas de nación alguna.**”<sup>91</sup>

Simultáneamente a estos acontecimientos arriba relatados, en la costa patagónica se estaban realizando expediciones de relevamiento, exploración y confirmación de la existencia de establecimientos ingleses.

### 1767-1768 Domingo Perler

Domingo Perler, con el bergantín *Andaluz*, realiza su viaje desde el 23 de diciembre de 1767 hasta el 15 de abril del año siguiente. Esta expedición es casi simultánea a la de Manuel Pando a Tierra del Fuego.

Reconoció el cabo Blanco, ancló en el río Deseado y en la bahía de San Julián y exploró las Malvinas antes de regresar a Buenos Aires. Luego prosiguieron hasta cabo Vírgenes, y Tierra del Fuego. Como los vientos contrarios le impidieron la entrada al Estrecho de Magallanes, se dirige a *avistar las islas Sabaldes*.

El 6 de marzo, el *Andaluz* recibía la visita de un oficial de la gobernación marítima de Malvinas y práctico para tomar puerto Anunciación y el 20, encontrándose allí fondeado, vio que *iba entrando un vergantín español y supe que el del alférez de Navío D. Manuel Pando, que se armó en el Río de la Plata para ir a las islas del Fuego, el que venía de arribada desde ellas, sin haber podido llegar a su destino por causa de los tiempos y hallarse algo estropeado, el que fondeo a las doce de la noche dentro del puerto.*

El 24 de marzo, concluidos unos reconocimientos en Malvinas, emprendía su regreso a Montevideo, al que llegó el 15 de abril de 1768.<sup>92</sup>

El informe de Perler señala las limitaciones de Deseado y sugiere Egmont en Malvinas u otro sitio en Tierra del Fuego, para realizar asentamientos.

Perler además de tomar parte en la expulsión de los ingleses de Puerto Egmont (Malvinas) en 1771 confeccionó una carta, *Plano de la costa Oriental de Patagones, desde el Río de la Plata hasta las islas Malvinas, en que manifiesta el capitán de fragata y comandante de la Industria, D. Domingo Perler, las quatro derrotas que ha executado desde el Puerto de la Soledad de dichas islas de Montevideo.* <sup>93</sup>

## 1768 Manuel Pando

La real orden de fecha 2 de octubre de 1766, ordena el envío de una expedición de colonización y catequización de *los indios, que tan buenas disposiciones mostraban para la vida en común.* El intento de colonizar la costa patagónica, renació trasladado algo más al Sud.

El 8 febrero de 1768 Manuel Pando parte de Buenos Aires con el bergantín *San Francisco de Paula.* Van en el navío cuatro dominicos, con elementos necesarios para fundar una reducción de indios. El 7 marzo arriban a Bahía de San Sebastián. Son recibidos por los *indígenas vecinos.* Explora la zona. Se encuentran con el bergantín *Andaluz* al mando de Domingo Perler que patrullaba la costa patagónica y las Malvinas.

El día 16, en bahía Valentín, fueron sometidos por una terrible tormenta, que lo sacó rápidamente de Le Maire. *Continuando el viento con misma tenacidad me precisó correr siempre con el trinquete arrizado hasta el día 20 que reconocí las islas Malvinas y pude conseguir entrar en este puerto en el que quedo reparando las averías que ha causado a la embarcación.*

La misión de Pando no logra sus objetivos. <sup>94</sup>

## 1768 Segundo Viaje de Pando

El 7 de diciembre 1768 se hace nuevamente a la mar con el *San Francisco de Paula* y la goleta *San Rafael,* con parecidas instrucciones a las ya dadas — aunque sin colonos ni catequistas.

Parte en misión de reconocimiento para escoger un lugar para la colonización. El 28 están en Deseado y hacen el relevamiento completo de la ría y sus islas. En febrero de 1769 parten al estrecho de Magallanes, a la vuelta recalán en Deseado y luego Buenos Aires.

Reconocen a Puerto Deseado apropiado para la nueva colonia. Desde el 16 de febrero al 20 lo pasaron fondeados en el puerto de Santa Elena, llegando finalmente a Buenos Aires el 8 de mayo. <sup>95</sup>

## 1768 Viaje del Tte. de Navío Francisco Gil y Lemos

El Tte. de Navío Francisco Gil y Lemos parte en la fragata *Santa Rosa,* el 20 de diciembre de 1768 de Buenos Aires y retorna el 26 de abril del año siguiente. En España seguía la preocupación por una ocupación inglesa en la parte meridional de América.

Llegan a puerto Soledad (Malvinas), luego de treinta y nueve días de navegación.

Allí Felipe Ruiz Puente, su gobernador, ordena el reconocimiento de la costa del Oeste de la Gran Malvina y el del Estrecho de Magallanes. Para su cumplimiento, el teniente Gil, pidió la colaboración de dos embarcaciones menores de ese apostadero; una que iría sondando los parajes desconocidos y fondeaderos del estrecho y otra para que navegara aferrada a la costa patagónica, a fin de efectuar *un perfecto reconocimiento de los Puertos y Ensenadas que hubiese en ella* y luego, dentro del estrecho: *verificase el reconocimiento de la costa del Norte del Continente, hasta reunirse en la Bahía Famine.*

Dichas embarcaciones fueron la balandra *San Carlos* y la goleta *San Fernando,* que fueron puestas bajo el mando de los ayudantes pilotos Bernardo Tafor y Miguel Santos. Se embarcó, como práctico del estrecho, un marinero francés de los que habían estado con Bougainville y ya conocía esas costas.

Los objetivos de esta parte de su comisión, las resume claramente Gil en los siguientes puntos:

*1º Verificar si hay isla de Falkland diferente de la Gran Malvina, situada en los 50 grados y 3 minutos de latitud Sur a 65 leguas de distancia de la mas próxima tierra del continente, 36 de Malvinas y 90 del estrecho, como se supone en la noticia dada a la Corte y si en ella se encuentra el Puerto de Egmont.*

*2º Reconocer la costa de el Oeste de la Gran Malvina, desde los Islotes*

llamados Sebaldes o Salvages hasta la punta que forma la costa del Sur de dicha isla.

3º Saber la distancia fixa que hay desde la dicha costa hasta la mas inmediata Tierra del Continente.

4º Reconocer la parte del estrecho de Magallanes, que se pueda, arreglándome al tiempo, víveres y demás ocurrencias de la navegación.

La salida de Malvinas se efectuó el 13 de febrero (año de 1769), y esa misma tarde la goleta *San Fernando* se separó de la *Santa Rosa*, para abrigarse de una mar gruesa del Norte. Al día siguiente, a la tarde, desaparecía también la *San Carlos*, de la vista de aquélla. En tales condiciones, decidió el teniente Gil dirigirse hacia el lugar en que por las instrucciones debía estar la isla de Falkland, sin hallarlo. Llegaron a la desembocadura del río Deseado el 4 de marzo. Por la estima, establecen que son 60 leguas la distancia que separa el islote de más al N.O. de las Malvinas.<sup>96</sup>

## 1770 Viaje del Práctico, Piloto Don José Goicoechea

1770 viaje del práctico, piloto don José Goicoechea, en el bergantín *San Francisco de Paula*. Desde el 6 de enero de 1770, en que salió de Buenos Aires, hasta el día 4 de marzo en que incorporado a la división de Ruivalcava, llega a San Julián.

Parte el 6 de enero de 1770, con destino a Deseado, en cuyo puerto debía esperar el arribo de la fragata *Santa Catalina*, al mando de Fernando Ruivalcava, y el *Andaluz*, al mando de Domingo Perler, para seguir luego juntos a las islas Malvinas, en procura siempre de *establecimientos de ingleses*. El día 12, a medio día, estaba el *San Francisco de Paula*, en latitud 41° 54' en la Punta del Sur de Bahía Sin Fondo (se refiere al golfo de San Matías). Reconocieron la actual península Valdés y el día 7 de febrero avistaron la entrada del golfo Nuevo. El 23 de febrero el *San Francisco de Paula* estaba en Deseado; el 28 siguen viaje a San Julián, a cuya boca llegan el 4 de marzo, para hacer rumbo directo a Malvinas. Las presunciones de la Corte de España, hallaban en Puerto Egmont su confirmación. Inglaterra sentaba su pie en la parte Oeste en un islote de Malvinas.<sup>97</sup>



Página siguiente

*Nueva Descripción de las Yslas Malvinas, ultimamente enmendadas, y arregladas al Meridiano de Thenerife el año de 1770.* BND

Páginas siguientes

*Detalles de Descripción de la Costa Oriental de los Patagones, 1779.* Andrés de Oyarvide. BVPB





82 afb.

Isla Rasa

Islas Salvajes

Islas Culebras

Islas de Rosaria

Islas de S. José

ISLAS

MA

LVINAS

Y. a. Bauchaxa.

Pto. Lymot.

Y. a. Redonda

Isla Borbon.

Y. a. Conche.

Pta. Leon.

Bahía del Oeste.

Cayo de S. Antonio

Pta. de la Barra

Puerto de la Soledad  
C. de S. Felipe.

PLANO DE LAS YSLAS MALVINAS.



YSLAS

MALVINAS.

ESTREITO DE SAN CARLOS.

Ysla Grande  
Cabe Izal.

Cabe Corriente

Puerto de la Soledad.

P. de la Soledad.

Cerro de Buena vista.

Rio Fox

Ses de los Ballenas de Zorrillo.

Dolina

Cabe de Foisterre

Cofre Seco de Piedras

P. de San Carlos

Cerro de San Carlos

Ysla de San Carlos

Ysla de Antuan

B. de S. Felipe

B. de S. Eugenio

Ysla de San Juan

Ysla del Rosario

Entrada de las Yslas

P. de San Juan de la Cruz

Montaña del Capitan

Ysla de San Juan

B. de San Juan

B. de San Juan

Com. de San Juan

B. de San Juan

B. de San Juan

B. de San Juan

B. de San Juan

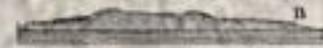
Ysla de San Juan

B. de San Juan

B. de San Juan

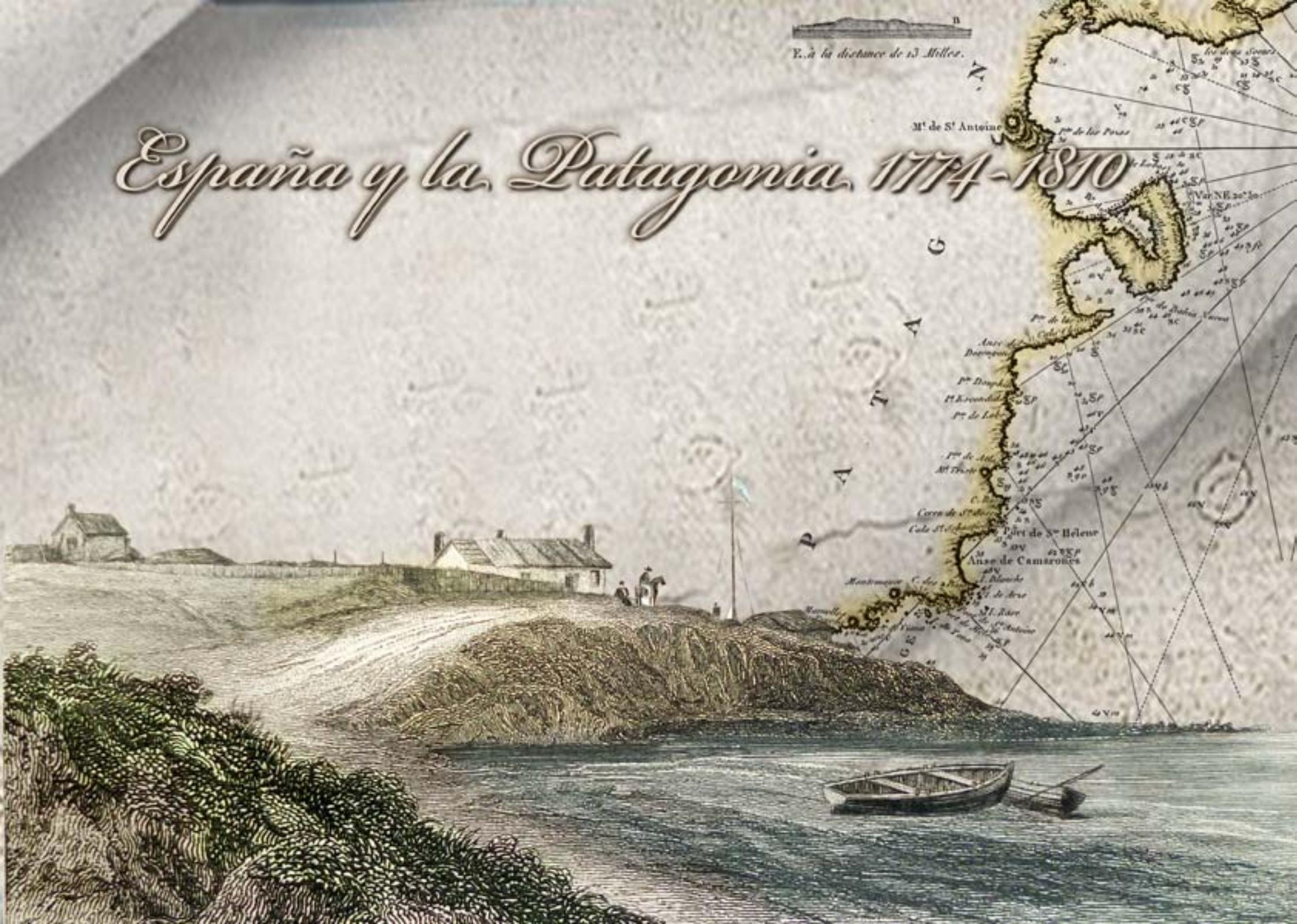
Ysla de San Juan

Puerto de San Juan



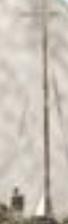
E. à la distance de 13 Milles.

# España y la Patagonia, 1774-1810



M<sup>e</sup> de S<sup>t</sup> Antoine

1<sup>re</sup> de los Pozos





## 4. España y la Patagonia 1774-1810

### 4. a. Las Malvinas durante el Virreinato del Río de la Plata 1778-1810

#### Los Gobernadores de las Islas Malvinas

Entre 1600 y 1780, el Puerto de Buenos Aires, tuvo un aumento de su comercio marítimo y fluvial con gran flujo económico con Brasil y Paraguay. Eran básicamente *productos de la tierra*: yerba, azúcar, maderas, etc. Se desarrollaron barracas para acopio y una considerable flotilla fluvial. El puerto de Montevideo, que permitía barcos de mayor calado, era el de mayor importancia en el Río de la Plata. Este puerto, en rivalidad con Buenos Aires, fue designado como Estación Naval del Río de la Plata, por lo cual Montevideo con el tiempo fue fortificada, allí funcionaban la plaza fuerte y el apostadero naval. De allí partían los barcos que custodiaban las costas de la Patagonia y las Islas Malvinas. Era también el puerto de corsarios en el Atlántico Sur, de balleneros y loberos. Era puerto de recalada para los barcos que viajaban de Europa al Pacífico. Los barcos de gran tonelaje, descargaban sus mercaderías que, en lanchas, llegaban al de Buenos Aires o continuaban en el tráfico fluvial.

Montevideo, mantenía fuertemente la lealtad a la Corona. Buenos Aires, con mayoría de criollos, paulatinamente tomaba tendencias opuestas a España.<sup>98</sup>

En el último tercio del siglo XVIII se detecta la presencia en las aguas territoriales de la Patagonia de buques *pescadores*: balleneros y loberos. La mayoría eran británicos, y en menor número franceses, norteamericanos y españoles, buscaban proveerse de aceite de ballena y sus productos derivados y de aceite y piel de lobos marinos. Los españoles, siempre temerosos de un asalto inglés a sus posesiones americanas, temían que los *pescadores* se convirtieran en la avanzada de una acometida militar. Las autoridades virreinales comenzaron a patrullar las costas para controlar, e impedir, la presencia de naves extranjeras.

La administración virreinal también tenía la intención de poblar y explotar el territorio. Para ello era necesario un mejor conocimiento cartográfico de la Patagonia y sus costas.

Durante este período los barcos recalaban usualmente en los puertos naturales de: Santa Elena, Deseado, San Julián, Malvinas y en el Estrecho de Magallanes



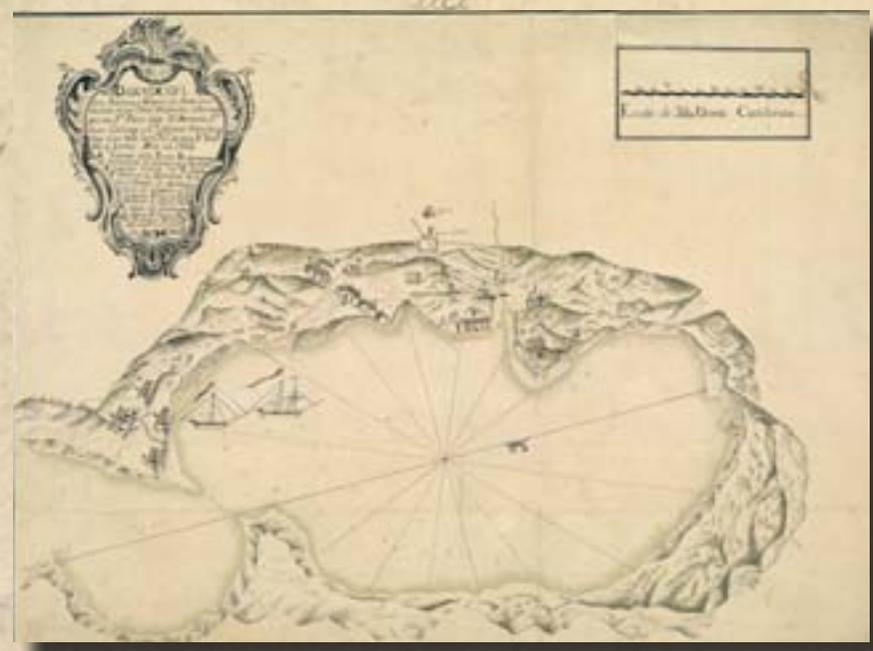
1763 64 PernettyThe History of a Voyage to the Malouine Montevideo.jpg

en Bahía Posesión y San Gregorio. Los criterios básicos eran protección de los fuertes vientos, agua potable y madera.

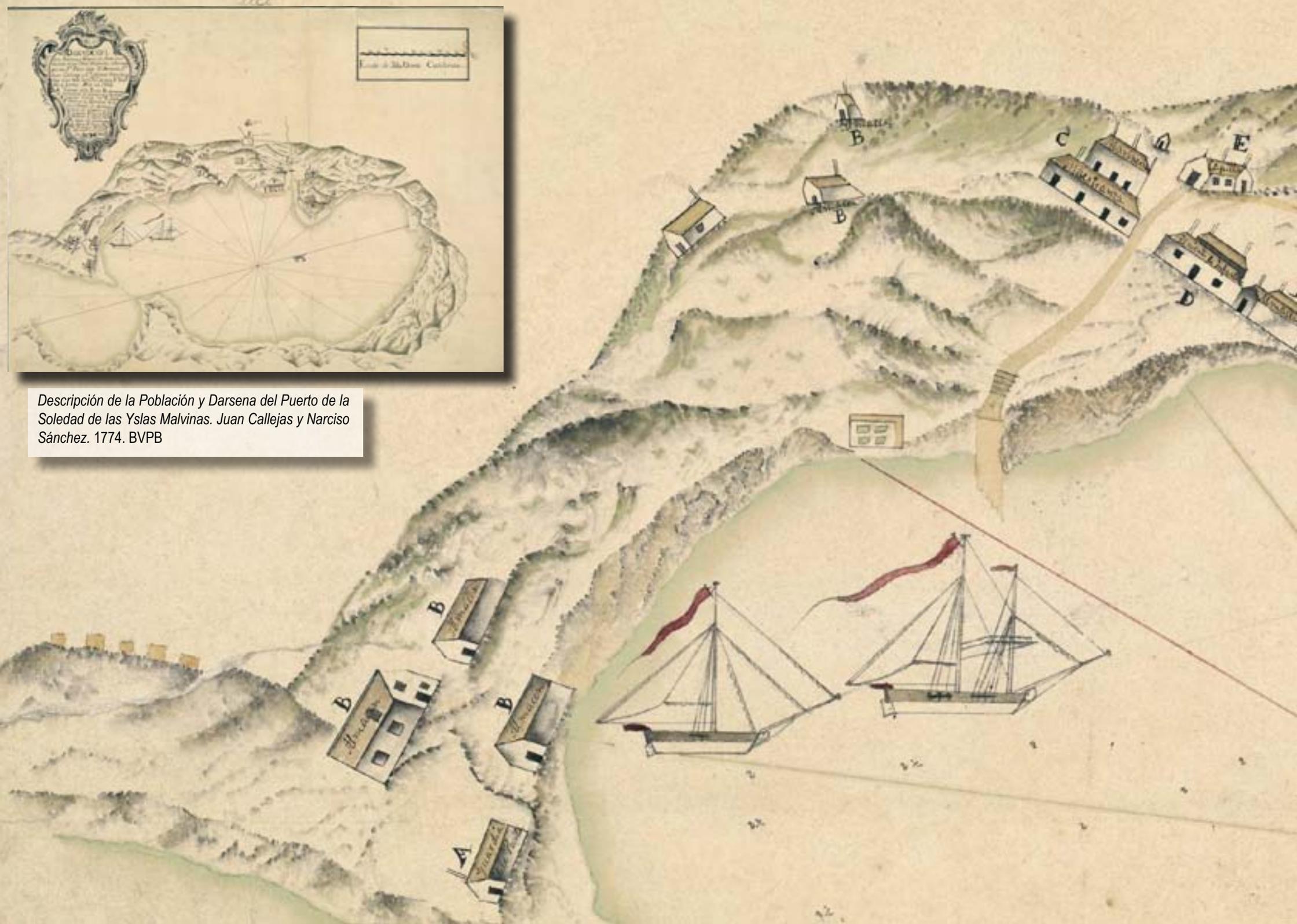
Durante este período los españoles continuaron permaneciendo en Puerto Soledad ó Puerto Luis, de 1767 a 1810. Y desde 1774 fueron los únicos que ejercieron esa posesión, luego trasladada a las Provincias Unidas. Ella se dio sobre todo el Archipiélago y los mares e islas vecinas. La bandera española fue en Puerto Soledad la única expresión de soberanía en las islas.<sup>99</sup>

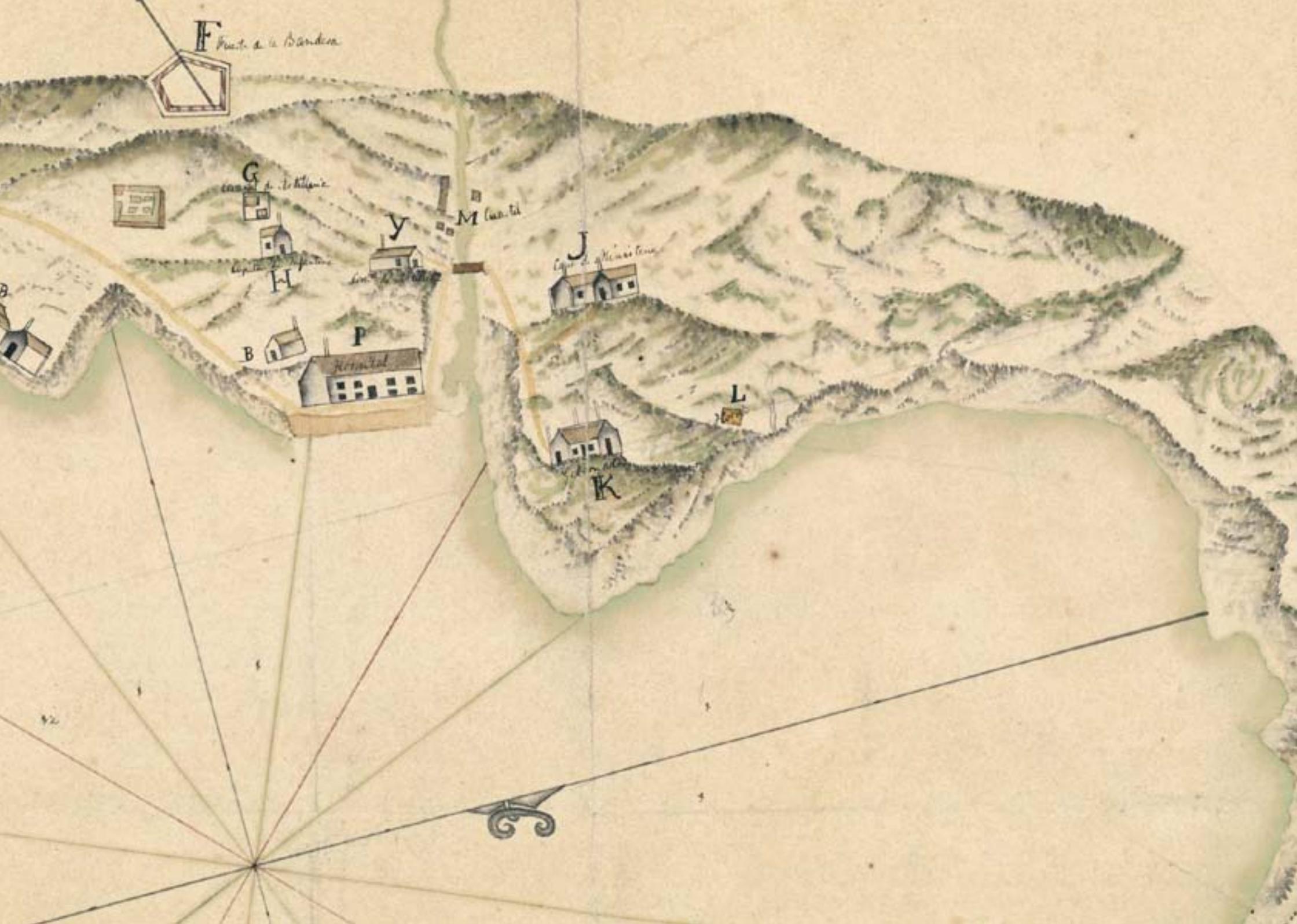
Durante este período hubo 19 Gobernadores, aunque muchos de ellos repitieron sus mandatos.

Los gobernadores de Malvinas dependían del Gobernador de Buenos Aires o del Virrey del Río de la Plata.



Descripción de la Población y Darsena del Puerto de la Soledad de las Yslas Malvinas. Juan Callejas y Narciso Sánchez. 1774. BVPB





F Pointe de la Bandera

G Caserne de St. Gilles

M Cas. tel

J Caserne de St. Louis

B

P

Hospital

L

K

y

H

42

## Gobernadores españoles

- 1767 - 1773 - Felipe Ruíz Puente
- 1773 - 1774 - Domingo Chauri
- 1774 - 1777 - Francisco Gil de Taboada y Lemos
- 1777 - 1779 - Ramón de Carassa
- 1779 - 1781 - Salvador de Medina
- 1781 - 1783 - Jacinto de Altolaguirre
- 1783 - 1784 - Fulgencio Montemayor
- 1784 - 1786 - Agustín Figueroa
- 1786 - 1787 - Pedro de Mesa y Castro
- 1787 - 1788 - Ramón Clairac
- 1788 - 1789 - Pedro de Mesa y Castro
- 1789 - 1790 - Ramón Clairac
- 1790 - 1790 - Juan José de Elizalde
- 1791 - 1792 - Pedro Pablo Sanguineto
- 1792 - 1793 - Juan José de Elizalde
- 1793 - 1794 - Pedro Pablo Sanguineto
- 1794 - 1795 - José de Aldana y Ortega
- 1795 - 1796 - Pedro Pablo Sanguineto
- 1796 - 1797 - José de Aldana y Ortega
- 1797 - 1798 - Luis de Medina y Torres
- 1798 - 1799 - Francisco Xavier de Viana
- 1799 - 1800 - Luis de Medina y Torres
- 1800 - 1801 - Francisco Xavier de Viana
- 1801 - 1802 - Ramón Fernández de Villegas
- 1802 - 1803 - Bernardo Bonavía
- 1803 - 1804 - Antonio Leal de Ibarra
- 1804 - 1805 - Bernardo Bonavía
- 1805 - 1806 - Antonio Leal de Ibarra
- 1806 - 1809 - Bernardo Bonavía
- 1810 - febrero 1811 - Pablo Guillén

## 4.b. La fundación de establecimientos en la costa patagónica

### La cédula real del 24 de marzo de 1778

El Rey Carlos III ordena a don Juan José de Vértiz, virrey de Buenos Aires, la formación de un establecimiento en el puerto de San Julián.

Dice José Moñino y Redondo, conde de Floridablanca, que, desesperanzados los británicos de recobrar los territorios de América del Norte, con menoscabo de su marina y comercio, les es indispensable

*Hacer en la parte Sud del mismo continente alguna adquisición que, permitiendo el empleo y fomento de sus fuerzas navales, pesca y navegación, les prometa para lo sucesivo alguna competente indemnización de la gran pérdida que ha padecido.*

La frecuencia con que los ingleses envían balleneros, los reconocimientos en esos mares y cartas, hace recelar, el deseo de llegar a sentar un establecimiento

*[...] en algún parage de la parte que corre desde el Río de la Plata hasta el estrecho de Magallanes.*

La formación de dos establecimientos principales y dos secundarios, artillados y con naves armadas que se mantengan en ellos, serán los medios tendientes a precaver los graves daños que seguirían si se adelantasen los ingleses.

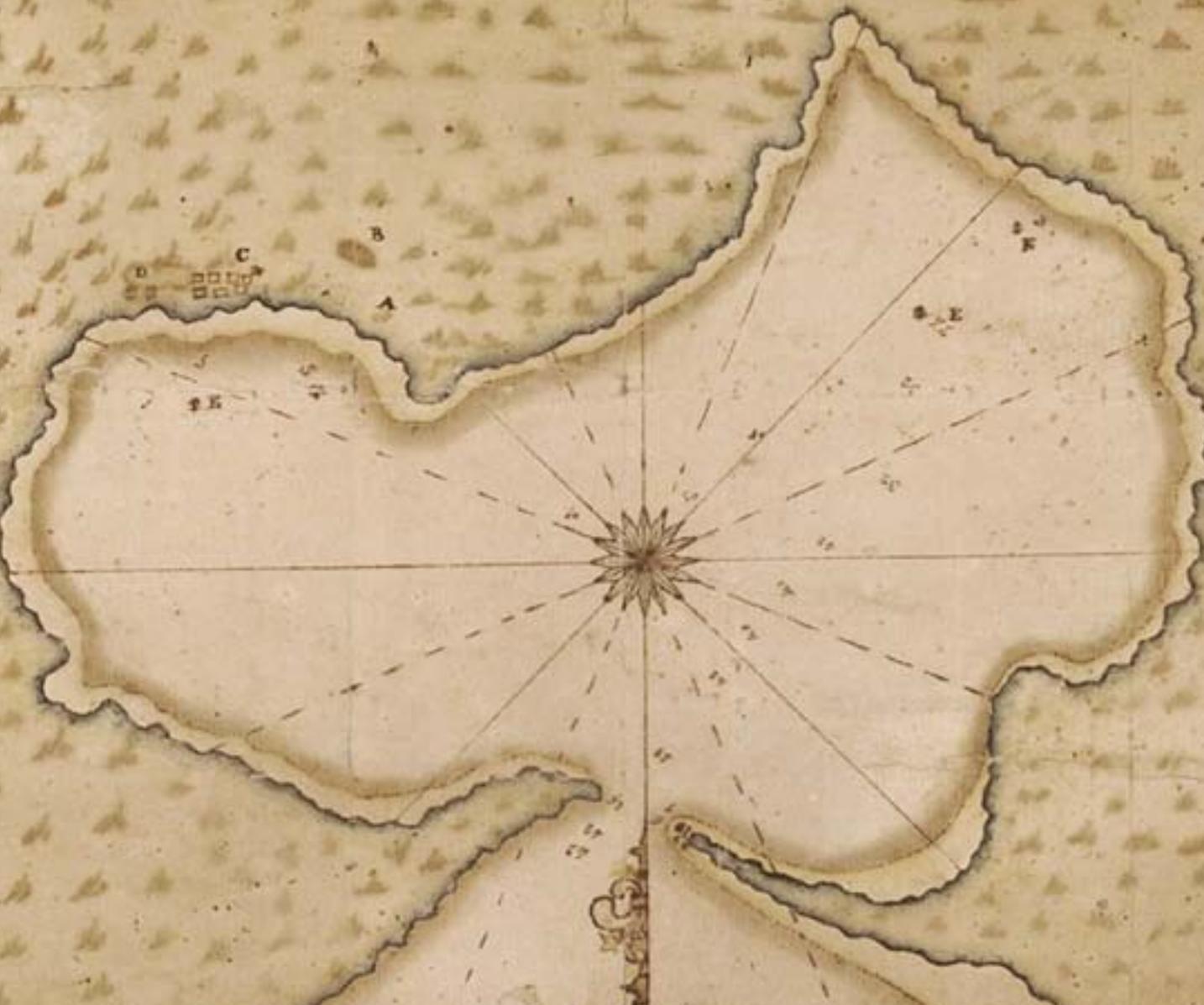
Dichos establecimientos se asentarían: en la Bahía Sin Fondo, y los puertos Deseado y San Julián, de acuerdo a los informes de Pando, Perler, Gil y Goicoechea.<sup>100</sup>

Juan de la Piedra es designado superintendente de los establecimientos patagónicos y Antonio de Viedma contador y tesorero de los mismos establecimientos.

En 1779 Juan de la Piedra recorre el golfo San José y efectúa su primer desem-

Plano y Descripción del Puerto  
 o Bahía de San José nuevamente  
 descubierta por los Pilotos de la expedición  
 del Sr. Dn. Juan La Piedra en la costa  
 oriental Patagónica Año de 1773.

- Medios de Traslado  
 A. Puerto de San José  
 B. Laguna de San José  
 C. D. Puerto de San José  
 E. Puerto de San José  
 F. Puerto de San José



Escala de 5 Leguas

1779 Plano y descripción del puerto o bahía de San Josef: nuevamente descubierta por los pilotos de la expedición del Sr. Superintendente Dn. Juan La Piedra en la costa oriental patagónica...BND



1779. Fuerte Nuestra Señora del Carmen. De un grabado de 1829 de D'Orbigny

barco en playa Villarino. Funda el *fuerte de la Candelaria*, también llamado *San José*, en la península Valdés, tomando posesión de la zona en nombre de los Reyes de España. Parte del puerto San José, el piloto Basilio Villarino para reconocer la desembocadura del río Negro, descubierta por Manuel Bruñal, y comprobar su navegabilidad.

Francisco de Viedma zarpa del puerto San José con 100 hombres para dirigirse al río Negro donde fundará el *fuerte Nuestra Señora del Carmen* el 22 de abril (actuales Patagones y Viedma).

En octubre de 1780 salía de Montevideo una nueva expedición de 3 buques: la fragata particular *Carmen*, al mando de Juan Pascual Calleja, el bergantín *Nuestra Señora del Carmen*, con Goicoechea, y el paquebot *San Sebastián* con Tafor, que además de traer algunos elementos, para el establecimiento, y gente para completar la dotación de las naves y guarnición, era portadora de la orden del virrey de proceder a formar la población de San Julián. Se funda entonces Floridablanca en 1781, nombre en honor del Ministro de Indias, don José Moruno. Esta colonia fue el escenario en el que se ensayó un modelo novedoso de ordenamiento social inspirado en los ideales ilustrados y principios de la modernidad.



1780 Fuerte Español en Puerto Deseado. Acuarela de Martens, viaje de Fitz Roy en 1833



1780. ubicación de la *Colonia de Viedma*, en el Atlas de 1873 de Martín de Moussy

En esta colonia vivieron unas 150 personas, familias labradoras, funcionarios, hombres de maestranza, la tropa y un grupo de presidiarios destinados desde el Río de la Plata a contribuir al fomento de la misma.<sup>101</sup>

Antonio Viedma, funda el **Fuerte Español** en Puerto Deseado, el asentamiento se traslada a San Julián a la Colonia de **Floridablanca**

La real orden fechada el 1º de agosto de 1783, que disponía el total abandono de la población de San Julián, tuvo efecto el 29 de enero de 1784.

#### 4.c. Malvinas y las expediciones a Patagonia

Grimbolt en 1843 describe de este modo, la situación de las Islas durante este período:

*Los Españoles continuaron permaneciendo en posesion de la Soledad ó Puerto Luis, y ejerciendo no solo sobre la isla oriental, sino tambien sobre todo el Archipiélago y los mares vecinos, los derechos de soberania de la manera mas indisputable —No se posee ningun informe sobre la estension de su establecimiento en la Soledad —El pueblito, á juzgar por sus fragmentos, debió ser pequeño, construido con piedra; todavía se vé allí la casa del Gobernador, una iglesia, almacenes y fortificaciones -La Soledad tenia un gobernador, con el título de comandante de Malvinas, que dependia del Virrey del Plata —De tiempo en tiempo, se mandaban de Buenos Ayres buques á cruzar en estos parages, y á prevenir á los buques extrangeros que se alejasen de ellos —Sin embargo, las Yslas de Falkland estaban frecuentadas casi impunemente por los balleneros ingleses, y desde 1786 por los americanos, que hacían la pezca de anfibios—. Bien pronto, y con el esplendor de la corona de España, se desvaneció la pretension de dominar exclusivamente en los mares del Nuevo Mundo, y en 1810, cuando las colonias de la América del Sur se declararon independientes de la Metrópoli, la Soledad fue abandonada.<sup>102</sup>*

#### Gobernadores entre 1767 y 1811

Se cuenta con numerosas cartas, documentos, mapas, etc., que aunque por el momento dispersos, nos dan idea de la continuidad de la ocupación soberana y de la custodia de sus costas durante este período. Mencionaremos algunos como ejemplo, que más allá de que son muy fragmentarios, nos permiten confirmar esta continuidad.

El puerto de Montevideo, con unos diez mil habitantes, tenía una gran actividad económica por la comercialización de cueros y grasa. Grandes casas de comercio de Sevilla y Cádiz tenían sus representaciones. La ciudad contaba con el monopolio de la actividad esclavista.

El Apostadero Naval de la Real Armada de Montevideo, creado el 9 de agosto de 1776, era una pieza importante dentro del Plan Patagónico, esbozado por Carlos III. En el Río de la Plata era el puerto más cercano a mar abierto. Las fragatas, bergantines y sumacas que allí fondeaban tenían por misión: defender el litoral marítimo y las Islas Malvinas.

En el puerto de Montevideo se preparaba anualmente la expedición para efectuar los relevos y reaprovisionamiento de las Islas. Los viajes duraban de veinte a treinta y cinco días. Allí debía haber una fragata de guerra preparándose para relevar a otra unidad similar que cumplía permanencia en Malvinas. Las fragatas iniciales fueron reemplazadas por corbetas y más tarde por bergantines y aún sumacas.<sup>103</sup>

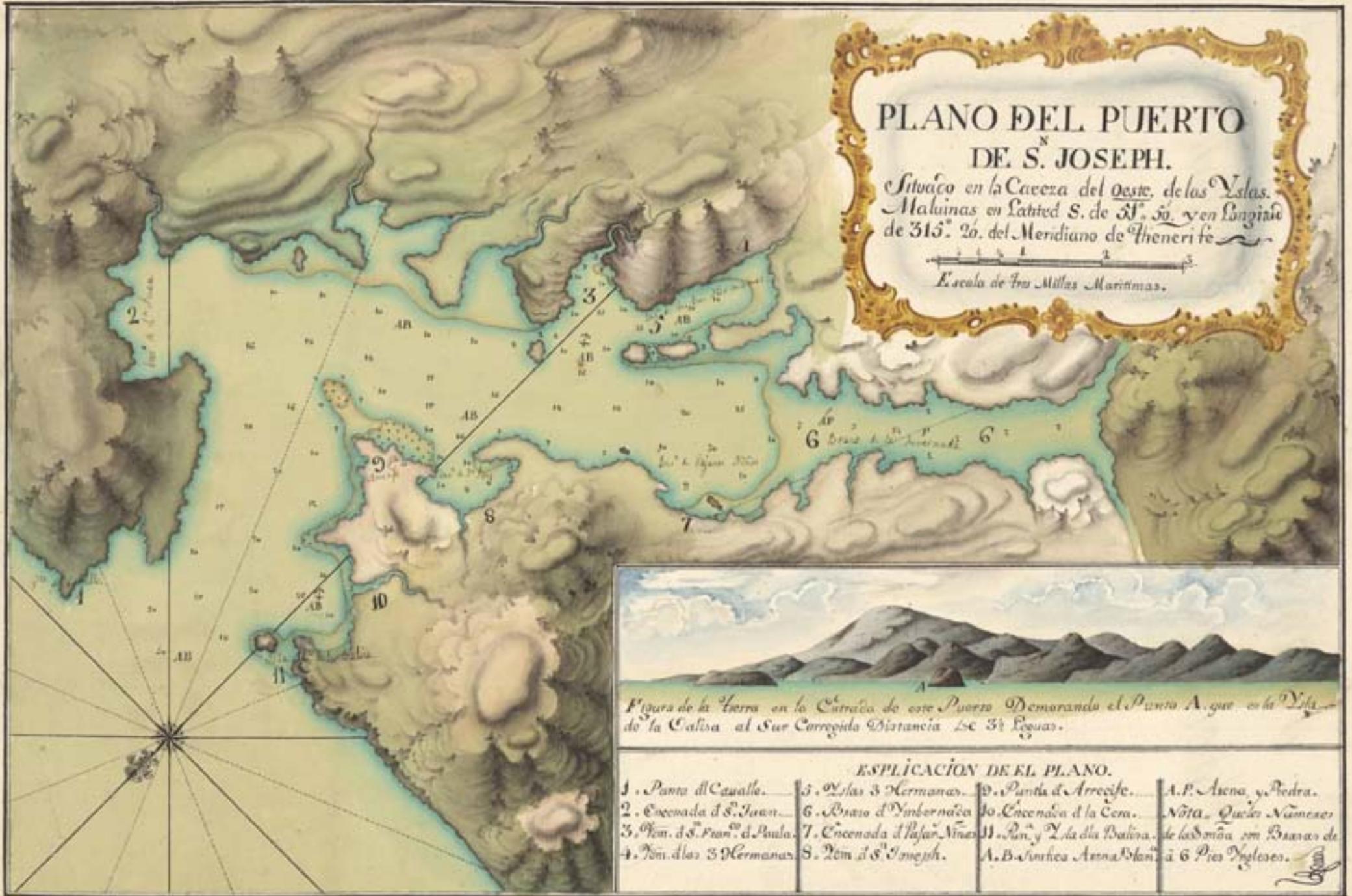
Los gobernadores de las Islas recibían órdenes de inspeccionar anualmente Puerto Egmont, para verificar que los ingleses no se hubieran vuelto a establecer en aquel lugar.<sup>104</sup>

Con Felipe Ruiz Puente, quedan las Islas bajo jurisdicción de la Capitanía de Buenos Aires, y tiempo después, del gobierno de *Puerto Deseado y Malvinas*. De los 19 gobernadores españoles —17 eran oficiales de la Real Armada Española— cuyas 32 gestiones no excedieron el año. Puerto San Luis fue rebautizado como el *Puerto de Nuestra Señora de la Soledad*, bajo la advocación de la Virgen María.<sup>105</sup>

Desde la retirada de los británicos en 1774, los gobernadores hispanos debían visitar la zona de Port Egmont para evitar su reocupación, como lo atestigua la mayoría de la cartografía con sus recorridos de inspección. Se estableció un presidio y la población estaba integrada por capellanes, tropa, marinería, presidiarios, y la familia del gobernador. A ello se sumaban pescadores, balleneros y cazadores furtivos.

El ganado traído por Bougainville crecía cimarrón, aunque parte era doméstico, los españoles también trajeron nuevos animales. En 1791 se contabilizaban las 3460 cabezas.

Tenemos una noticia indirecta del presidio en las islas en 1767, por una causa contra el primer administrador de los bienes del Colegio riojano, Juan Calixto Ruíz Gauna, regidor en Salta. Su gestión tuvo vicios de tal naturaleza que fue



**PLANO DEL PUERTO  
DE S. JOSEPH.**

*Situado en la Cabeza del Oeste de las Yslas Malvinas en Latitud S. de 51° 30' y en Longitud de 315° 20' del Meridiano de Thenerife*

*Escala de 5 Millas Maritimas.*



*Figura de la Tierra en la Entrada de este Puerto Demarcando el Punto A. que es la Vista de la Calisa al Sur Corregida Distancia de 3 Leguas.*

**ESPLICACION DE EL PLANO.**

- |                             |                            |                              |                         |
|-----------------------------|----------------------------|------------------------------|-------------------------|
| 1. Punta del Cavallo.       | 3. Yslas 3 Hermanas.       | 9. Punta de Arceife.         | A.P. Asna y Pezra.      |
| 2. Encenada d S. Juan.      | 6. Baya de Ymbornaca       | 10. Encenada d la Cera.      | NOTA. Que los Nombres   |
| 3. Tem. d S. Fran. d Paula. | 7. Encenada d Rajar. Ninas | 11. Rin. y Ysla d la Baliva. | de la dñña son Baxas de |
| 4. Tem. d las 3 Hermanas.   | 8. Tem. d S. Joseph.       | A. B. Antica Anna dlan       | a 6 Pies Ingleses.      |

acusado de fraude. Procesado, se lo condenó a doce años de presidio en la *Real Fortaleza* de Malvinas. [Maeder, 2000: 157]

Sabemos que luego escapó en las islas, pero no adónde fue

[...] *el reo Juan Calixto Ruíz Gauna, contenido en estos autos, hallándose preso en esta Real Fortaleza el año de 73, se descolgó de las murallas e hizo fuga. Su causa, que se consultó el Excelentísimo Señor Virrey en Lima, original, y no han vuelto sus resultas.* [Maeder, 2000: 157]

Ese mismo año se le solicitan a Bucarelli ornamentos sagrados para *vestir* la iglesia. En respuesta a su requerimiento, las fragatas *Aguila* y *Liebre*, al mando de Domingo Bonaechea, arribaron el 22 de enero de 1768 con los mismos y una carta de Bucarelli que en una parte decía:

*Convengo en que se practique y perfeccione todo lo que falta para ello, a cuyo efecto remito los vasos sagrados y ornamentos que constan de la relación adjunta, con una imagen de Nuestra Señora de la Soledad para que se coloque y declare por patrona de esa población.*

Desde entonces Puerto San Luis se denominó Puerto Soledad.

De acuerdo a aquella advocación en cumplimiento de la Real Cédula del 4 de octubre de 1766, la religión siempre estuvo presente en las Islas. De 1767 a 1780 doce franciscanos y de 1779 a 1807 veinte mercedarios, oficiaron los ritos católicos en la capilla de *Nuestra Señora de la Soledad*. Dos de estos frailes fallecieron y sus restos quedaron en Malvinas.<sup>106</sup>

Con la creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776 se fortificó toda la región del sur de América, en peligro por las ambiciones portuguesas e inglesas. Se planifica la exploración de la costa patagónica y la fundación de fuertes en ella para prevenir posibles pretensiones inglesas.

1779

Junto con los relevos de gobernadores solían venir los dos capellanes hasta

ahora franciscanos. Las inspecciones de Puerto Egmont continuaron y se realizó un censo de ganado resultando un total de 395 cabezas de vacunos que pasaban en corrales o en las cercanías de Puerto Soledad. Al Teniente de Navío D. Ramón Carassa que siguió a Gil y Lemos lo relevó el 22 de noviembre de 1779 el de igual grado D. Salvador Medina.<sup>107</sup>

1780

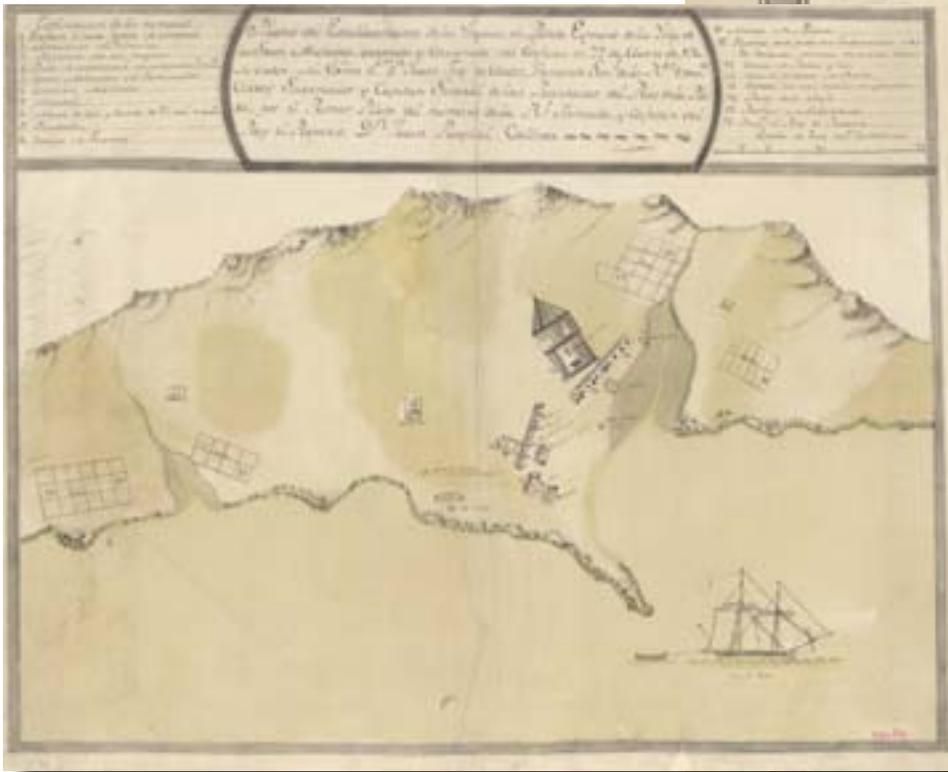
En 1780 se crea el presidio. La plana mayor, la tropa, la marinería y los presidiarios constituían la dotación de Malvinas. Naves de abastecimiento, venían anualmente en el verano con relevo y pertrechos. Los gobernadores de Malvinas eran distinguidos oficiales que luego seguían en años posteriores brillantes carreras. El Virrey Vértiz ordenó a uno de los buques que partían para el abastecimiento y relevo de las islas arrasar con los restos del ex-asentamiento inglés. Ya no existían familias francesas ni personal civil colonizador, exceptuados los relacionados con el presidio. En la biblioteca de los padres franciscanos o mercedarios había 17 libros entre *predicables y morales* y el ganado crecía semi-libre o en corrales. La navegación y exploración de las costas de las islas fue siempre continua para evitar los asentamientos no autorizados.

1781-1783

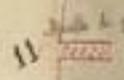
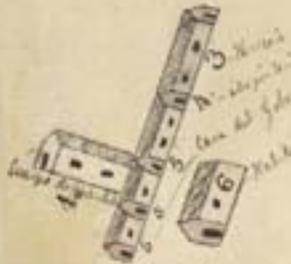
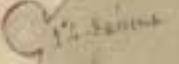
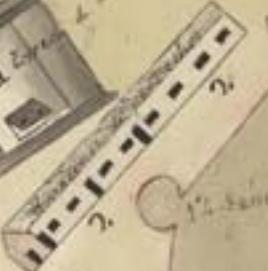
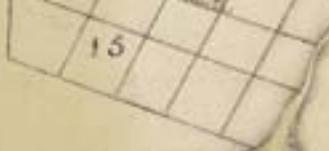
El Teniente de Fragata Jacinto de Altolaquirre fue el primer gobernador de origen criollo que tuvo a su cargo las islas Malvinas. Durante este período los presidiarios eran más de 40; muchos de ellos eran criollos del campo y realizaban las faenas que se efectuaban con el ganado vacuno y caballar.<sup>108</sup>

A mediados de 1780 el Virrey Vértiz resolvió reducir efectivos en las Malvinas y reducir a una quinta lo que se *gastaba* en las islas. Nombrado gobernador de Malvinas, **Jacinto Altolaquirre** a principios de 1781. Presenta un estado de los edificios de Puerto Soledad, único lugar habitado de las islas:

- 1 casa del gobernador (de piedra)
- 1 casa del Capitán del Puerto
- 1 hospital
- 4 casas de oficiales
- 1 capilla
- 1 cuartel de marineros
- 1 cuartel de presidiarios y tropa
- 1 guarda de muelle

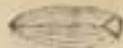


Plano del Establecimiento de los Yngleses en Puerto Egmund de la Ysla de la Gran Malvina : quemado y Arruinado sus edificios en 22 de Marzo de 1780 de Orden del Exmo. Sr. Dn. Juan Josef de Vextiz, Theniente Genl. de los Res. exercos Virrey Governador y Capitan General de las Provincias del Rio dela Plata / por el Primer Piloto del numero dela RI. Armada y Capitan del Rey el Rosario Dn. Juan Pasqual Callexa Casaflorez. BVPB

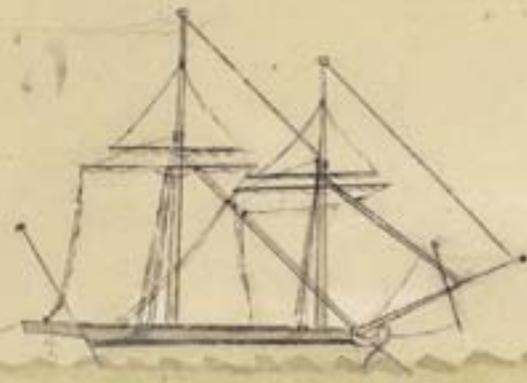


Casa de guerra

17 *casas de habitacion*



16 *casas de habitacion*



*Barquito de guerra*

1 horno  
5 cuartos de individuos de maestranza  
1 obrador de carpintero  
1 casa de herrería  
1 estancia  
1 casa chica  
1 almacén  
1 almacén de piedra (contiene almacén de víveres, de pedreros y de la junta)  
1 “bigía de bote” (era una tienda de campaña)

La mitad de piedra y el resto de *tepes*, panes de césped, consolidados por las raíces.

La dotación de la isla estaba compuesta por el gobernador, 2 religiosos, el Ministro de la Real Hacienda, 3 oficiales, 1 cirujano, 50 soldados, 43 presidiarios, 1 albañil y 1 panadero, que en total sumaban 103 personas.

La artillería estaba repartida en tres baterías:

- 1 - Batería de San Carlos: con 4 cañones de *a 8* y 2 cañones de *a6*, con 972 balas de *a 8* y 167 de *a 6*.
- 2 - Batería Santiago: con 4 cañones de *a 24* y 1.178 balas.
- 3 - Batería San Felipe: con 3 cañones de *a 8* con 785 balas de *a 8*.

En la punta del muelle se contaba con 4 *pedreros* de *a 3* y 262 balas. Había además 49 fusiles (de los cuales 33 estaban inutilizados); 19 pistolas (4 inútiles); 83 chuzas. La munición era de 213 balas de fusil y 21.171 cartuchos.

En la isla se vivía de acuerdo a la rutina militar, haciendo ejercicios de artillería y fusil, limpieza y recorrida de armamento, reparaciones de naves, etc. En la capilla se oficiaba misa y una parte de la dotación cuidaba del ganado; las diversiones eran pocas y consistía en juego de cartas y alguna que otra excursión de caza. Se cubrían guardias de vigilancia en la bahía de la Anunciación para prevenir la llegada de embarcaciones. La actividad más importante era la navegación o exploración de inspección que se realizaba por las islas, a fin de prevenir el establecimiento de marinos ingleses.<sup>109</sup>

El 30 de setiembre de 1781 **Jacinto Altolaquirre** informa que ejecuta el reconocimiento de Puerto Egmont el Artillero de Mar y Capataz José Moret.

En abril de 1782 arriban los relevos y pertrechos; se cambian algunos oficiales, los 2 religiosos y ahora la dotación se compone de 123 hombres.

Altolaquirre comisiona al Subteniente Vicente Villa para que efectúe otro reconocimiento de Puerto Egmont, que lo finaliza sin novedad en mayo de 1783.

1783

1º de abril de 1783 el Capitán de Fragata D. **Fulgencio Montemayor** reemplazó a Altolaquirre. Ese año se dicta la **Real Orden** que dispone el **abandono de los establecimientos patagónicos**, entre ellos el de la península Valdés. Esta última no se cumplió.

En 1784 el velero *States* lleva 13.000 cueros de lobos de Malvinas a Boston.

1785-1786

Se hace cargo **Ramón Clairac y Villalonga**. Clairac fue gobernador en 1785, 1787 y 1789. Persiguió a loberos y balleneros, exploró las costas patagónicas y verificó la recorrida anual inspeccionando Puerto Egmont. Durante su gobernación se repararon edificios en ruinas y se realizaron extensas expediciones para seguridad de las islas y costas patagónicas.<sup>110</sup>

**Bernardo Tafor** comandó una expedición en 1786 por las costas patagónicas con la misión de controlar la presencia de balleneros ingleses y visitar el establecimiento abandonado de San Julián; se encontró con varias embarcaciones españolas e inglesas, interceptó una de éstas y sugirió la posible existencia de un asentamiento inglés clandestino en el sur de la costa patagónica, posibilidad que fue puesta en duda en el informe redactado al efecto por Antonio de Córdoba. Reconoce parte del Golfo San Jorge.<sup>111</sup>

1785-1786 El capitán de navío **Antonio de Córdoba** parte en su primera expedición en la fragata *Santa María de la Cabeza*. Estaba acompañado de expertos marinos, con notables instrumentos científicos para la época y copiosa bibliografía sobre viajes y relaciones a Magallanes y al Pacífico que se

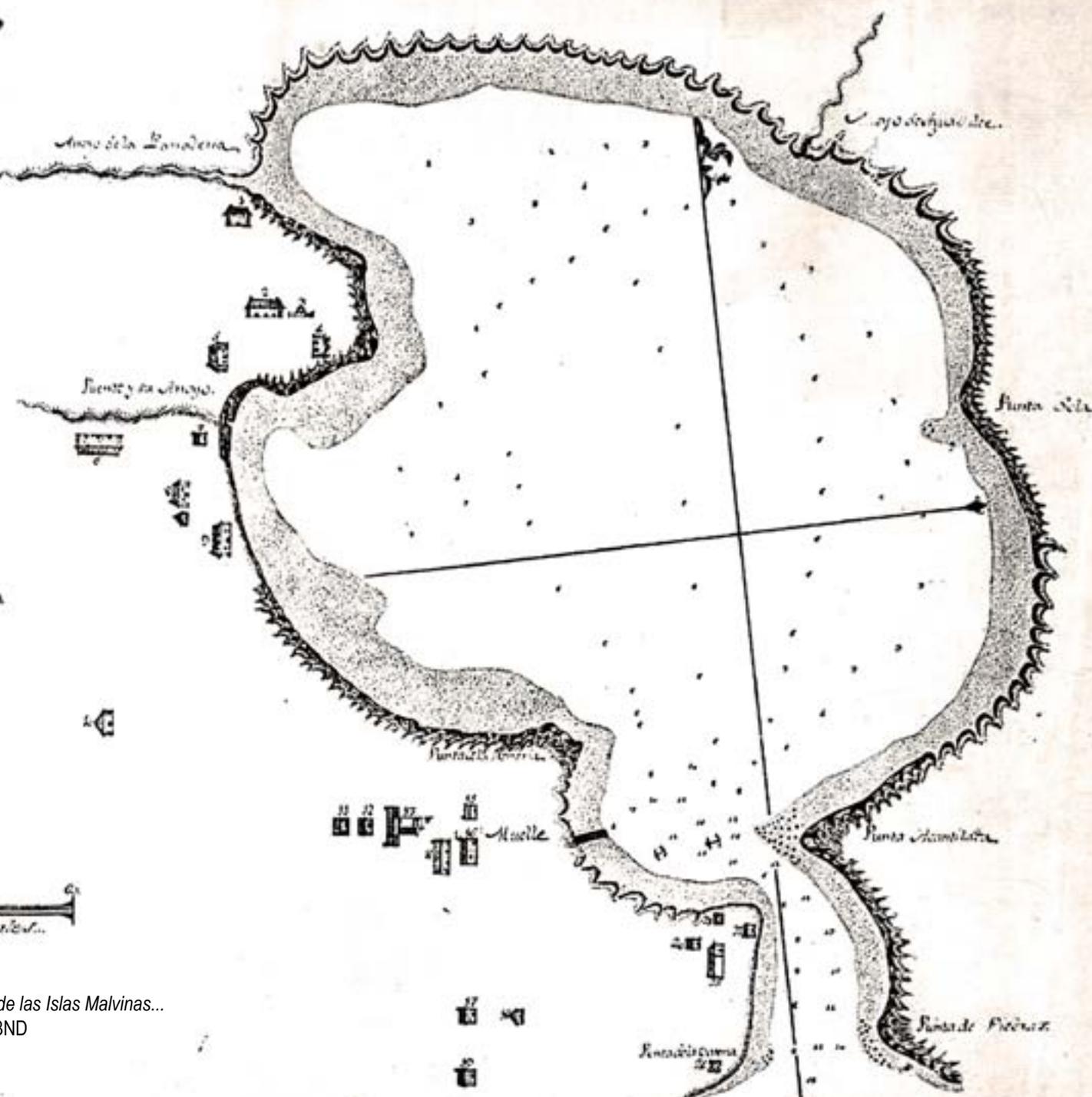
Plano de la Darsena y Establecimto en el Puerto de la Soledad de las Islas Malvinas...  
 Levantado por un piloto de la Real Armada, en el año 1785.

*Explicación por el numero de las edificaciones.*

1. Parroquia	P. 15	Yglesia	P.
2. Quanty de vino	P. 13	Casa del Comandante	C.
3. Iglesia de Nuestra Señora	P. 15	Almacén	P.
4. Casa del Gobernador	P. 16	Quanty de tabaco	C.
5. Casa de España	P. 17	Casa del Alcaide	C.
6. Almacén de harina	P. 18	Almacén de sal	C.
7. Casa del Rey	P. 19	Almacén	C.
8. Casa del Suroeste	P. 20	Almacén de vino	C.
9. Hospital	P. 21	Almacén de trigo	C.
10. Almacén de sidra	P. 22	Almacén de aceite	C.
11. Casa del Suroeste	P. 23	Almacén de azúcar	C.
12. Casa del Suroeste	P. 24	Almacén de café	C.

*Notas*

Las numeras de la edificación corresponden a la misma figura...  
 Que la Iglesia...  
 Que la H y la K...  
 De donde se ve...  
 La Darsena...



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

Escala de 60 varas, con x y por cada varita con divisiones en las partes...  
 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000

Plano de la darsena, y establecimto en el puerto de la Soledad de las Islas Malvinas...  
 Levantado por un piloto de la Real Armada, en el ano de 1785. BND

han publicado hasta el momento. El resultado fue una cartografía muy precisa e información muy detallada de toda la costa. Alejandro Malaspina, les cedió todos sus instrumentos, y buscó entre otros compañeros los que no poseía.<sup>112</sup>

1788 – 89 **Antonio de Córdoba 2º expedición** con **Fernando de Miera** a bordo de las naves *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*. En esta expedición participaron como tenientes **Cosme de Churruca** y **Ciriaco Ceballos Neto**. Cuya meta era terminar totalmente la exploración del Estrecho. Allí se recomendó el abandono del Estrecho y la práctica de la ruta del cabo de Hornos.

1788 el ganado vacuno alcanzaba a 2.180 cabezas y los yeguarizos sumaban 166 animales. Numerosos loberos ingleses y americanos merodeaban por las islas y eran inspeccionados por las naves españolas que les prohibían cazar, pero la verificación era difícil. Clairac levantó una carta de las Islas Malvinas.

El Rey Carlos III había muerto el 14 de diciembre de 1788 y se había exaltado al trono a su hijo Carlos IV. La noticia llegaba a las Malvinas más de diez meses después. Clairac, informa con detalles las ceremonias y festejos:

*Se formó un tablado de cuatro ochavas sostenido de 20 arcos con sus respectivas escaleras y pasamanos y en el se levantó un dozel, ocupando el fondo en medio donde se colocó el retrato de S. M. (que Dios guie). También se formó un jardín con ocho cipreses que hacían de astas de respectivas banderas de España. El estandarte fue colocado en el arco principal y en el medio. El estandarte real fue llevado a la iglesia en solemne procesión que encabezó el Gobernador, su plana mayor y toda la tropa de guarnición, a caballo. En la capilla bien adornada e iluminada al máximo se cantó el tedeum en acción de gracias. También se formó una plaza de toros improvisada, pero donde había balcón y gradas. Para torear se destacaron ocho individuos vestidos de uniforme adecuado. Se lidiaron en total 12 toros, a 4 por tarde, de los tres días que hubo corrida. También en el Cuartel de Marina, se hicieron comedias en un tablado improvisado. Durante tres noches la población estuvo con gran iluminación en las principales casas y edificios. Desde el hospital a la capilla se formó una batería de 20 cañones desembarcados de la Santa Elena y hubo bombas y fuegos artificiales simulándose un combate entre dos na-*

*víos, contruidos al efecto, los que se incendiaron en la última noche de los festejos.*<sup>113</sup>

1787 **Colnett**. Primera lobería en Isla de Los Estados.

## **La expedición de Alejandro Malaspina 1789-1794**

Los últimos días del año 1789 habían llegado a las Islas Malvinas las dos primeras corbetas que constituían la expedición político-científica que dirigía **Alejandro Malaspina**. Su misión era reconocer las costas al sur del Río de la Plata, la costa mexicana del Pacífico y otros lugares de oriente, incluyendo observaciones sobre zoología y botánica. También realiza un informe reservado sobre la situación política y social de las colonias españolas.

Esta expedición, llevaba a su bordo las dos mejores dotaciones de la Real Armada, así como un conjunto de naturalistas, cartógrafos y artistas. Malaspina estaba a cargo de la *Descubierta* y José Bustamante y Guerra de la *Atrevida*. Antonio Pineda es el naturalista. La relación la escribe Antonio Trova y Arredondo.

Zarparon de Cádiz el 30 de julio de 1789. Para acompañar a las corbetas, el Virrey encomendó el bergantín *Nuestra Señora del Carmen* al mando de José de la Peña y Zurueta, por su experiencia en los mares australes. El Virrey encargó a Malaspina también la inspección de la costa para verificar que no se hubieran establecido los ingleses en la costa patagónica, en puerto de la Cruzada, en la isla de los Estados o del Estrecho de Magallanes al cabo de Hornos.

La expedición arribó a Deseado el 2 de diciembre, después de haber avistado un lobero inglés.

El día 13 de diciembre las corbetas zarparon para Malvinas, para fijar en Puerto de la Cruzada (luego Egmont) la posición astronómica de las Islas. Mientras tanto el bergantín *Nuestra Señora del Carmen* seguía hacia el sur, a San Julián, Santa Cruz y Gallegos. En esta navegación encontró a 7 buques balleneros ingleses y a 2 franceses, luego regresa a Montevideo.

En cuanto a las corbetas de Malaspina siguieron su navegación a las Malvinas, viendo en su camino a numerosas ballenas, lobos marinos y aves acuáticas, que hicieron pensar a Malaspina en la importancia de su explotación.<sup>114</sup>

El 19 de septiembre fondeaban en Montevideo y luego realizan el relevamiento del tramo de costa comprendido entre San Antonio y San Gregorio. Luego recalaron en Puerto Deseado, allí los jefes expedicionarios formaron vocabularios *indios*; los naturalistas Pineda y Nee aumentaban las colecciones científicas relativas a la historia natural; el pintor José del Pozo tomó sus bocetos sobre los patagones y los cartógrafos trazaban la carta de toda la costa hasta entonces reconocida.

Antes de partir se le dieron instrucciones al piloto Peña, capitán del bergantín *Carmen*, para que reconociese los ríos de Santa Cruz y Gallegos.<sup>115</sup>

El 14 de diciembre de 1789, llegan a las islas

*Emprendimos. pues, el atravesar directamente al extremo occidental de las Islas Maluinas; [...]. Las ballenas, los lobos, las muchas aves acuáticas, solazándose frecuentemente alrededor de los buques, hacían más divertida la navegación, al paso que atizaban nuestros deseos de ver cuanto antes abierto por medio de las pescas este nuevo ramo tal vez inagotable de la industria nacional.*<sup>116</sup>

En todo el relato enfatizan la exactitud y la precisión

*Importaba mucho en aquellos contornos su máxima exactitud, [...] y servir de norte en las navegaciones venideras de los buques nacionales al mar del Sur.*<sup>117</sup>

Luego nos dan una descripción de lo que había sido el asentamiento inglés, allí se encuentran con la sumaca de Puerto Soledad. También menciona como todos los navegantes valoran la presencia de las plantas que tan bien conocían para combatir el escorbuto.

*[...] puerto Egmont, [...] era fácil apereibir en sus inmediaciones muchos fragmentos de la colonia antigua inglesa; así no diferimos un instante en dar fondo y á poco tiempo quedaron amarradas las dos corbetas á corta distancia la una de la otra y en una excelente dis-*

*posición para los objetos que se habían prefijado. Algo más adentro estaba fondeada una sumaca del Rey, procedente pocos días antes del establecimiento de la Soledad, en el extremo oriental de las Maluinas.[...].*



1789 Dibujos de Patagones realizados por observación directa por el dibujante José del Pozo en Puerto Deseado. Expedición de Alessandro Malaspina.

*En el fondo de una ensenadita ó más bien dársena, descendía al mar un arroyuelo cuyas aguas cristalinas apenas á no mucha distancia de allí asomaban unidas, desplomándose de los altos inmediatos; cuando se agolpaban á aprovechar de sus derrámenes y á deberles una subsistencia lozana y saludable, varios gramenes. La coclearia y el apio silvestre: éstas dos plantas, destinadas especialmente á la conservación del navegante, reúnen en sí la otra ventaja no menos apreciable de su constante intermediación al agua.*<sup>118</sup>

Es muy notable el párrafo que dedica al *saludo* de las ballenas, como metáfora del avance de la acción destructiva del hombre.

*Las costas no trilladas del hombre les brindan con la facilidad de so-  
lazarse y de volatear á su albedrío. Ni es menos entretenida la vista  
del mar, en donde los peces, los anfibios y á veces las mismas balle-  
nas, ignorantes de su propio poder y del genio destructivo del hom-  
bre, se presentan casi con emulación para saludarle y no imaginan  
jamás que esto baste para ser destruidas.<sup>119</sup>*

Comienzan inmediatamente las tareas que venían a realizar, este relato es muy gráfico acerca de las actividades cotidianas que llevaban a cabo:

*Los naturalistas, los hidrógrafos, los astrónomos, los cazadores y  
los que se habían destacado para la pesca, subieron los primeros al  
monte de la Vigía, en donde D. Felipe Bausá hizo marcaciones bien  
importantes con el teodolito, y D. Antonio Pineda reconoció el suelo,  
las plantas que le vestían y los animales que le habitaban: D. Dionisio  
Galiano y D. Juan Vernaci, establecieron el observatorio y empeza-  
ron con las alturas correspondientes del Sol. el examen de la marcha  
de los relojes marinos. Midiéronse por los demás Oficiales muchas  
series de distancias lunares: sondaban los pilotos; oíanse frecuentes  
y siempre con buen éxito, los tiros de los cazadores: la aproximación  
de la noche debía por la misma razón presentar á bordo un espectá-  
culo más bien agradable, cuando llegaban por todas partes y se veían  
uno sobre otro los barriles del agua, los atados del apio silvestre, los  
peces, las aves y los anfibios, presentando cada uno ó en su pluma y  
en sus caracteres, si estuviesen muertos, ó en sus graznidos y movi-  
mientos si viviesen aún. Aquella variedad continua que hace el mayor  
adorno de la Naturaleza.<sup>120</sup>*

Cinco años después, el 1º de enero de 1794 la misma expedición en su viaje de regreso pasa nuevamente por las *Malouinas*:

*Fueron los destinos de la corbeta ATREVIDA, reconocer la Isla de  
Diego Ramírez al Sur del Cabo de Hornos, visitar el extremo oriental  
de las Maluinas y el Establecimiento nacional de la Soledad [...]*

*Quedó al cargo de la DESCUBIERTA un nuevo reconocimiento de la  
costa Patagónica occidental, [...] recorrer después la costa exterior  
del Fuego, [...]<sup>121</sup>*

En parte de su relación en las islas relata nuevamente la presencia de barcos extranjeros y los protocolos que llevan adelante. Estos son muy importantes pues se repiten en todas las expediciones de Patagonia y Malvinas, en los años siguientes. En ellos vemos como continuamente se defendían estos territorios soberanos.

Entre estos protocolos y códigos de los navegantes, primaba siempre el auxilio al que lo necesitaba, por ello los piratas y contrabandistas siempre argumen- taban su desamparo o estado de necesidad, y la necesidad de ser auxiliados. Mientras tanto realizaban las grandes matanzas para sus negocios.

Malaspina se plantea el límite entre la hospitalidad y el daño a los intereses nacionales y particularmente con el cuidado de que no se ajase el honor del pabellón con unas intimaciones fáciles de evadirse sin el menor escarmiento.

Ponemos este largo fragmento de la *Relación*, pues nos brinda una idea de cómo se realizaban en la práctica los procedimientos ante los barcos extran- jeros, que a la vez, reflejan el continuo ejercicio de soberanía que se ejercía en las costas.

*En el entretanto habían sido varios los incidentes ocurridos, relativa-  
mente á los diversos buques americanos surtos ó en el mismo puerto ó  
en sus contornos. Casi diariamente las lanchas grandes recorrían las  
islas interiores: había fondeado el día 9 en el puerto una goletilla de  
la misma nación perteneciente á un buque surto hacia la Punta Oeste  
de las Islas, é imposibilitado por su mal estado de navegar: todos  
necesitaban galleta y este último algunos efectos navales que había  
pedido, mas no conseguido en el establecimiento nuestro de la Sole-  
dad; finalmente, á medida que se dilataban estas demoras, crecía el  
extrago de los lobos marinos de modo que su destrucción, como ellos  
mismos confesaban, parecía bastante próxima. [...] nos decidieron,*

á no ser testigos indiferentes de un daño tan considerable para los intereses nacionales ó un medio poco cauto para que con los auxilios solicitados fuesen aún más duraderas estas pescas; combinando una y otra atención, con el derecho más inviolable de la hospitalidad, con la mayor seguridad de no enturbiar la tranquilidad pública y particularmente con el cuidado de que no se ajase el honor del pabellón con unas intimaciones fáciles de evadirse sin el menor escarmiento. Llamados los dos Capitanes de los buques surtos en el puerto y el Capitán White de la goleta pequeña, se les hizo ver por cuántos títulos debía considerarse como posesión nuestra, todo lo que se comprendía bajo el nombre de las Islas Maluinas: cuánto eran nocivas á los intereses nacionales las pescas en que entendían cuanto sería reprehensible que fuésemos testigos indiferentes de semejantes abusos, y cuanto les sería fácil eludir nuestras medidas transfiriéndose á otros puertos no distantes, mientras durase el plazo breve de nuestra demora en aquellos contornos, el cual seguramente no excedería de doce días; de suerte, que esta última circunstancia nos precisaba á desalojarlos sin pérdida de tiempo cuando no alegasen razón alguna justificativa para una demora ulterior: razón á la cual suscribiríamos gustosos, ya que ni era nuestro ánimo molestarles su fondeadero ni dejar de auxiliarlos en cuanto fuese posible: semejantes proposiciones no podían menos de estrecharlos: presentaron al día siguiente entrambos Capitanes de los bergantines surtos en el puerto, papeles que acreditaban su intención de salir luego que concluyesen la aguada. En las instancias para auxilios, todos comprendieron la condición precisa de abandonar inmediatamente las islas, y finalmente, convenido el modo de satisfacerlos, cambiando el uno una barrica de tocino por el equivalente en pan, y el otro entregando pesos fuertes según precio de Lima por otros 20 quintales de pan, quedó resuelto que el Capitán White, ya que no tenía plata efectiva ni cosas útiles de cambio, descontase los auxilios que se le daban, sirviendo con su goleta en una excursión de siete días á los puertos inmediatos, la cual se puso al cargo del Piloto Inciarte: era sobremanera interesante reconocer particularmente los fondeaderos de la Punta Oeste hacia el Cabo Percibal, [...] así, haciendo en aquel corto plazo varios reconocimientos importantes, enterándose por menor de las pesquerías inmediatas, y logrando sobre todo, de una agradable y fina hospitalidad de parte del Capitán de otro bergantín americano fondeado en la punta Oeste, el cual, en los catorce meses que allí había permanecido, había logrado una cantidad más que mediana de excelentes hortalizas y multi-

plicado en una isla inmediata algunos puercos y conejos. En conserva del Capitán White y del Piloto Inciarte, vino también al puerto otra lancha esquiada con seis marineros, tres de los cuales solicitaron y obtuvieron plaza á bordo: separados voluntariamente (según aseguran) de la embarcación inglesa á que pertenecieron siete meses antes, y abastecidos con esa lancha y bastantes víveres, habían continuado por su cuenta la caza de los lobos marinos, y entregado últimamente á un buque americano que navegaba á la China esta especie de pacotilla para su venta sucesiva.

Concluidos así todos los objetos que nos habían conducido al puerto; hechos á la vela los dos buques americanos; auxiliados los demás para que lo verificasen en igual modo; restablecida mucho la tripulación; completada la aguada y hechos en este mismo día los posibles acopios de aves y de apio silvestre, ya pareció tiempo oportuno de abandonarle, y en la misma tarde del 17 quedó levada el ancla de tierra, y metida la lincha de suerte que pudiésemos dar la vela con las primeras claras del día siguiente, ...<sup>122</sup> [recién lo pudieron hacer 2 días después por el viento]

## La expedición de Clairac

La expedición de Clairac, parte con claros objetivos estratégicos y de control del territorio: reconocer y cartografiar; verificar o desmentir información acerca del proyecto de los ingleses para establecerse en puertos de la costa patagónica e islas para *auxiliar* a los pesqueros de esa nacionalidad o *con otros objetos más perjudiciales y opuestos al absoluto dominio del rey* y buscar la misteriosa isla de *Pepys*.

En marzo de 1789 el capitán de fragata Ramón de Clairac recibe un pliego de instrucciones del virrey del Río de la Plata y de Antonio Valdés, ministro de Marina, por la autoridad que la ordena, las instituciones implicadas, y los objetivos que se persiguen, puede calificarse esta expedición como militar. No hay que olvidar que, aunque el virrey ejercía una autoridad civil, desempeñaba el cargo de Capitán General del territorio sometido a su jurisdicción.

Formaban la flotilla expedicionaria la corbeta *Santa Elena* y los bergantines *Nuestra Señora de Belén*, y *Nuestra Señora del Carmen* y *Ánimas ó Carmen*, comandadas, respectivamente, por los pilotos Juan Bautista de Acosta y José de la Peña. Estos hombres y gran parte de la tripulación venían acompañando



Plano de la Ysla de la Soledad, reconocida y levantada de orden del Capitan de Fragua de la R. Armada y Governador de ella D. Ramon de Clairac, por el 2.º Piloto de la Armada D. Diego Villegas el año de 1782.

1. Puerto de la Soledad. 2. Bahía de... 3. D. Sompers. 4. D. Sompers. 5. Cabe f... 6. D. Sompers. 7. D. Sompers. 8. D. Sompers. 9. D. Sompers. 10. D. Sompers. 11. D. Sompers. 12. D. Sompers. 13. D. Sompers. 14. D. Sompers. 15. D. Sompers.

La zona azul denota la estacionada.

Plano de la Ysla de la Soledad de Diego Villegas. 1789. BVPB

a Clairac desde hacía más de dos años, habiendo participado en sus anteriores gobiernos en las Malvinas. El total de la tripulación era de 116 hombres.<sup>123</sup>

Ramón de Clairac recibió el 1 de marzo de 1789 un pliego de instrucciones del virrey del Río de la Plata, el Marqués de Loreto y de Antonio Valdés, ministro de Marina, para la ejecución de esta expedición.

El 26 de febrero de 1787, el bergantín inglés *Haterford Picket*, al mando del capitán de la Marina mercante James Labaret, fondeó en la ensenada de Arbolé, en la isla de la Soledad del archipiélago de las Malvinas, para buscar una balandrita que hacía ya tiempo que debería haber regresado a Puerto Egmont. El bergantín necesitó el auxilio del destacamento español, el que no negó el gobernador, Ramón de Clairac. Mientras duraban los trabajos, se condujo al capitán inglés a Puerto Soledad, no se sabe si como invitado o como rehén o para ser interrogado. Clairac, al menos como lo relata, habla de que se lo trató con respeto, y que por ello le comunicó que una fragata de la Armada británica de nombre Jonsham Siton, dotada con cuarenta cañones, estaba lista para zarpar con marinería, tropas y pertrechos para auxiliar y socorrer a las embarcaciones empleadas en la pesca y demás tráfico de dichas islas, [...] También tendría ese establecimiento inglés una corbeta de porte desconocido, contaría con tierras fértiles, ganado y, con plantaciones de pimienta (!!). También le informa haber avistado la isla de *Pepys*, y le enseña un plano que había levantado de la misma y le proporciona la latitud de la misma.

La colonia inglesa de Nueva Irlanda, nunca existió, tampoco las *Pepys*, no es posible saber si eran solo rumores que se reproducían, o una deliberada estrategia de desinformación, auspiciada de común acuerdo por los barcos pesqueros o por el Almirantazgo inglés para sacarse la presión de las naves españolas, distrayéndolas en la busca de asentamientos imaginarios. Clairac luego oiría la misma versión de otro capitán inglés.<sup>124</sup>

Las instrucciones que recibió Clairac, inspiradas en parte

por este informe, le ordenaban:

- pretextar parada forzosa en los puertos que tocara y propalar la falsa noticia de que se estaban aprontando buques para desalojar, por la fuerza si fuera preciso, a los extranjeros que se hallasen en esa zona. Temían las autoridades virreinales que la actividad pesquera fuera una tapadera para encubrir maniobras más dañosas a los intereses españoles: el contrabando o *cosas peores*.
- *recorrer los puertos y calas indicadas y entrando en parajes que encuentre establecimiento hará requerimientos como sorprendido de él sobre la intrusión en los Dominios de S. M. contra la buena fe de los Tratados y la armonía que subsiste entre las dos naciones protestándoles sobre su contravención y a fin de enterarse de la entidad del Establecimiento en número de gentes y extensión de fortificaciones, pretextará como forzosa su detención algún tiempo.*<sup>125</sup>
- debía tratarse de interrogar a los indios de Santa Cruz *por medio de regalos procurando también conocer sus intenciones, atraerles a la amistad y plática, ver si tienen armas que puedan haverlos suministrado los enemigos del rey, y solicitar recogerlas a cambio de los géneros que he mandado aprontar.*
- Aparte de estas labores propias del espionaje y la diplomacia, también se encomienda a la expedición un trabajo hidrográfico y cartográfico y buscar la isla de Pepys<sup>126</sup>

Una vez concluidas las misiones encomendadas, debía Clairac dirigirse a las Malvinas para relevar a Pedro de Mesa, gobernador del archipiélago, entregarle los diarios y la documentación de la expedición para que éste a su vez las pusiese en manos de las autoridades cuando fondease en Buenos Aires.

19 de marzo 1789 parten desde Montevideo. El 2 abril arriban a Puerto Deseado y divisan de inmediato a dos navíos ingleses: la fragata *Isabel Margarita*, capitaneada por James Hopper y el bergantín *Sappho*, gobernado por Thomas Middieton. Inmediatamente, los capitanes ingleses abordan la corbeta española para cumplimentar y rendir obediencia a su capitán. Al día siguiente entrega éste un cuestionario al bergantín y a la fragata para obtener toda la información relativa a su presencia en esas costas que están bajo la soberanía española.<sup>127</sup>

El interrogatorio consta de las siguientes cuestiones: lugar y fecha de salida, los objetivos del viaje, el nombre del navío y de los armadores, la carga embarcada, la forma de navegación (...) en convoy o en solitario (...), la entrega del pasaporte del buque o, en su defecto, de la documentación que identifique el barco y el viaje, las escalas realizadas, los puertos hispanoamericanos o patagónicos tocados, los contactos entablados con otros navíos, la fecha de arribada, el motivo de estancia en Puerto Deseado, la carga que se tiene a bordo, los contactos o intercambios comerciales con los indios y si saben o no de la pertenencia de estas costas a la corona española.

Las contestaciones de los dos buques son casi idénticas, lo que hace suponer que habían establecido una especie de protocolo en caso de interrogatorio para que las respuestas fueran coincidentes.

Manifestaban haber salido a la *pesca* de ballenas, lobos y otros animales criados en el agua en los Mares del Sur. Objetivo señala la pesca y dicen que Puerto Deseado para hacer aguada, refrescar a la tripulación y reparar los barcos. Afirman desconocer la soberanía española y haber tomado esas costas como desiertas y no reclamadas por ninguna potencia. Luego solicitan el tiempo necesario para recoger sus efectos y luego partir.<sup>128</sup>

El 4 de abril, Clairac a través de un oficio, les conmina a que cesen todo el tráfico de los buques y botes y que se limiten a recoger sus efectos y utensilios, que tenían en varios islotes y en la costa y que todo esto se ejecute a la mayor brevedad posible. También envía al teniente de fragata Miguel Escalante con orden de examinar atentamente los buques ingleses y su contenido, siendo cuidadoso con las formas. Las bodegas estaban repletas de aceite de ballena y de lobo y unos 10.000 cueros de lobo de dos pelos. Los capitanes les comentan en donde habían otros barcos ingleses que también *pescaban* y también *la presencia de norteamericanos apatridas, que no se reconocían como súbditos de su Majestad Británica ni de las nuevas provincias independientes.*

El día 5 de abril, Clairac vuelve a remitir otro escrito en donde les recuerda que se hallan en situación ilegal por surcar y pescar en mares pertenecientes a la jurisdicción española. También les insinúa —de acuerdo a las instrucciones recibidas— que en el apostadero de Montevideo se están aprontando navíos para perseguir y capturar a los balleneros y loberos que faenan ilegalmente en las costas patagónicas; y les recuerda, que es legítimo para un gobierno, tanto en tiempos de paz como de guerra, defender sus intereses en su propio territorio. Les da 6 días para que abandonen el lugar.<sup>129</sup>

José de la Peña, informa que habían encontrado en varias ensenadas e islotes barracas montadas por los ingleses con la lona de sus buques, muchas vasijas

llenas de aceite, cueros de lobos en sal, un almacén de piedra, duelas de pipería, cuarterolas y vasijas de aceite. En una ensenada había hallado también lo que debía ser el *cuartel general* de los *pescadores* ingleses, pues tenían allí una gran barraca y dos grandes calderos de hierro con sus fogones, para la obtención del aceite.

Luego la fragata *Isabel Margarita* permaneció un par de días más para recoger cinco mil cueros, vasijas llenas de aceite, utensilios y nueve hombres que estaban en las inmediaciones de la isla de los Reyes.<sup>130</sup>

Luego realizan la operación de *tierra quemada*, para destruir metódicamente, hasta el punto en que sea imposible la reparación o reutilización, de los objetos e instalaciones que hubiesen dejado y el levantamiento de un plano preciso de esas costas y de los asentamientos ingleses. En uno de los lugares había tierra recientemente removida, y al poco encontraron enterrados dos cañones de hierro con sus cureñas. Los queman y clavan los cañones, los inutilizan mediante la perforación de la recámara y entierran en otro lugar.<sup>131</sup>

En esta expedición no se pretende levantar grandes mapas ni hacer descubrimientos científicos, sólo quiere imponer la soberanía española en un lugar y un momento e inspeccionar el territorio.

Parte de la capacidad de carga de los navíos se usó para llevar pasajeros, víveres y pertrechos a las Malvinas y no para atender las necesidades de la exploración.

Los españoles están en barcos militares poderosamente armados y su misión es imponer la soberanía española que todos los tratados internacionales reconocen, les asiste la fuerza y la razón jurídica.

La destrucción de las instalaciones se realizan cuando los barcos se retiran. Así nadie podría acusarlos. Los balleneros y loberos británicos están respaldados por una Marina de guerra, mucho más poderosa que la española y suele imponer sus derechos e intereses, legítimos o no, con singular firmeza. Debido a ello son todos los recaudos y protocolos que se toman con los intrusos, para anular cualquier posibilidad de represalias, protestas diplomáticas, reclamo de indemnizaciones o el inicio de preparativos bélicos.<sup>132</sup>

En cuanto a las informaciones y datos que se pasan entre unos y otros, suelen ser falsas o exageradas. A veces por rumores, para recibir mejor trato, por intereses comerciales, distracción o cláusulas reservadas como la que tenía Clairac.

Estos controles no desanimaban esta pesca ilegal, pues no había multas ni requisas.

La administración virreinal rioplatense actúa proporcional y prudentemente.

### **Consecuencias del incidente de Nootka Sound y del tratado anglo español en las actividades marítimas patagónicas**

Mientras se realizaba la expedición de Malaspina, la política internacional de España era muy inestable. El *Pacto de Familia*, que significaba la alianza con Francia, estaba a punto de ser anulado por la diplomacia inglesa. Ello se agrava con el apresamiento de dos naves inglesas por autoridades del virreinato de Méjico en aguas de la cala de Nootka, en la costa del Pacífico.

España entonces refuerza la escuadra peninsular y dispone preparativos defensivos en América. En cumplimiento a las instrucciones reales recibidas, el virrey Arredondo, disponía —entre otras— artillar y preparar a la ciudadela de Montevideo y se pusiera sobre aviso a las autoridades españolas de puerto Soledad, Deseado y buques pesqueros de la *Real Compañía Marítima de la Costa Patagónica*. Finalmente se ordenaba el reconocimiento de puertos en esas aguas en los que se temía se encontrarán ya establecidos los ingleses.

Para el viaje a Soledad y estos reconocimientos se dan instrucciones al piloto Peña, con el bergantín *La Piedad*. Parte en septiembre de 1790 entregando al comandante de Malvinas, Juan José de Elizalde, las órdenes reservadas. En su retorno a fines octubre, recorren la costa patagónica y Santa Cruz y San Julián sin encontrar rastro de embarcaciones inglesas.

### **Tratado de San Lorenzo de El Escorial o Nootka Sound**

Tanto Inglaterra como España pretendían Nootka Sound (cerca de la isla de Vancouver, en el norte de la costa del Pacífico). Su descubrimiento y la fundación de una colonia se la adjudicaban ambas naciones. España captura dos buques de bandera inglesa, y como había ocurrido en el caso de las Malvinas, los británicos consideraban ofendido su honor y exigían un desagravio. Las reclamaciones diplomáticas fueron acompañadas por aprestos bélicos. España luego, aceptó las negociaciones con Inglaterra para no llegar a una guerra y por ello debió hacer grandes concesiones.

A fines de octubre de 1790, con la firma del *Tratado de San Lorenzo de El Escorial* (también llamado de Nootka Sound), Gran Bretaña se compromete a no formar ningún establecimiento en las costas tanto orientales como occidentales de América Meridional ni en las islas adyacentes ya ocupadas por España, tal el caso de las Malvinas.<sup>134</sup>

Esta tendría importantes efectos sobre los títulos legales de la última sobre las Malvinas. Con el tratado se puso fin a un nuevo enfrentamiento entre ambos reinos por motivos coloniales. paradójicamente, este conflicto se había originado en América del Norte.<sup>135</sup>

La Convención estipulaba en su artículo 3º la devolución a los británicos de las posesiones en Nookta Sound, un pago como reparación por los daños, y se acordaba la restauración de cualquier propiedad capturada sobre la costa noroccidental de América del Norte a partir de abril de 1789. Tampoco se podía molestar o perturbar a los respectivos súbditos, ya sea navegando o pescando en el Océano Pacífico o en los mares del Sur; o que hubieran desembarcando en las costas de estos mares aún no ocupadas. Sin embargo, se establecieron restricciones que fueron provistas en los tres artículos siguientes. Así, el artículo 4º establecía textualmente que:<sup>136</sup>

Su Majestad Británica se compromete a tomar drásticas medidas para prevenir la navegación y pesca por parte de sus súbditos en el Océano Pacífico, o Mares del Sur, que puedan constituirse en pretexto para el comercio ilícito con los establecimientos españoles; y con esto en vista, se ha estipulado además expresamente, *que los súbditos británicos no navegarán ni pescarán en los dichos mares a una distancia menor de diez leguas marítimas de alguna parte de las costas ya ocupadas por España.*

El artículo 5º sostiene que los súbditos de cada potencia tendrán libre acceso y derecho de comerciar en los lugares restituidos y en cualquier otro establecimiento surgido desde abril de 1789, o que pudieran surgir en el futuro. La tercera restricción contenida en el artículo 6º fue la más importante:

*Como por el artículo 6º del presente convenio se ha estipulado por lo que respecta a las costas tanto orientales como occidentales de Sud-*

*américa e islas adyacentes, que los respectivos súbditos no formarán en adelante ningún establecimiento en las partes de estas costas, situadas al sur de las partes de las mismas costas ya ocupadas por España, se ha convenido y determinado por el presente artículo, que dicha estipulación no entrará en vigor más que entre tanto no se forme algún establecimiento en los lugares en cuestión por súbditos de otra potencia.*

Queda entendido que conservarán la libertad de desembarcar en las costas e islas, con el propósito de pesca, o de levantar cabañas u otras construcciones



1793 Fuerte español de San Miguel en Nootka

temporales que sirvan solamente para estos propósitos.

Este artículo fue limitado en duración por una provisión secreta que sólo entraría en vigor en tanto otra potencia no estableciera un asentamiento.

Los británicos vieron satisfechos sus objetivos de comerciar con el Pacífico, navegar libremente por los mares del Sur y pescar o cazar a más de diez leguas de las costas ya ocupadas por España. Pero, sólo podía instalarse temporalmente en las zonas *deshabitadas* de la Patagonia para facilitar la caza y la pesca. El

tratado significó el fin del derecho exclusivo español de navegación en el Pacífico, y la concesión del derecho a pescar en ambas costas de Sudamérica, terminando también con el reclamo de mares cerrados en estas regiones. El derecho británico a colonizar fue reconocido sólo en la costa noroccidental de Norteamérica. En las restantes partes del Imperio Español sólo se admitió el derecho a pesca y navegación a partir de cierta distancia de la costa. Ambas partes se comprometieron a no establecer nuevas colonias en los océanos Pacífico sur y Atlántico sur y aquello que ya estaba ocupado permanecería en *status quo*. De esta forma se afirma que los británicos, finalmente, reconocieron formalmente los derechos españoles a ocupar las Islas Malvinas, tierras en las que éstos estaban establecidos desde 1767. Además, los británicos se comprometieron a no establecer nuevas colonias en la región.<sup>137</sup>

Luego la sucesión de gobernadores españoles en las Islas Malvinas, que llegaron a un total de treinta y dos, fue continua hasta el año 1811, y es continuada luego por los de las Provincias Unidas.<sup>138</sup>

## La Real Compañía Marítima de Pesca

Desde el 19 de noviembre se había constituido en Madrid la **Real Compañía Marítima de Pesca** que se establece en Deseado en 1790 y en Maldonado y en la isla Gorriti hacia 1791. La producción no fue satisfactoria por falta de medios y exceso de burocracia, pero la presencia de la Real Compañía y sus naves significó de algún modo una presencia más de la soberanía española en nuestros mares del sur.

Este establecimiento español, estaba dedicado a la *pesca*, y era protegido por un fortín y tropa de guarnición.

Una goleta hacía el tráfico entre Deseado e Isla de los Reyes (Pengüin) donde existió otro establecimiento de pesca, artillado con un cañón, al mando del alférez de navío Manuel Manen de Arrospeide, que permanecía en ese paraje desde el 8 de mayo de 1790 en que llegó con la goleta *Vigilancia*.<sup>139</sup>

La sucesión de gobernadores españoles en las Islas Malvinas, que llegaron a un total de treinta y dos, fue continua hasta el año 1811<sup>140</sup>

## 1791 Juan José de Elizalde

Fue gobernador de las Islas Malvinas desde mediados de 1790 a mayo de 1793, luego enviado desde Buenos Aires a Puerto Deseado, donde había por entonces un establecimiento español dedicado a la pesca.

Ordenada por el virrey Arredondo zarpa de Montevideo el 20 diciembre de 1790 a bordo de la corbeta *San Pío* y con José de la Peña en el bergantín *Nuestra Señora del Carmen*. Su misión es relevar la costa oriental de Tierra del Fuego.

El 3 enero 1791 están en Deseado, durante su estada sorprenden a cuatro fragatas inglesas dedicadas a la caza de ballenas y anfibios. Les informan que violan el convenio de San Lorenzo, por el cual los ingleses se debían abstener de cazar o pescar a menos de 10 leguas marinas de las costas ocupadas por España.

## 1790 - Expedición de la corbeta San Pío y bergantín Nuestra Señora del Carmen

La expedición, ordenada por el virrey don Nicolás de Arredondo a fines de 1790, tenía por objeto el levantamiento español de la costa oriental de la Tierra del Fuego. Los españoles hasta el momento solo contaban con la carta de los Nodal.

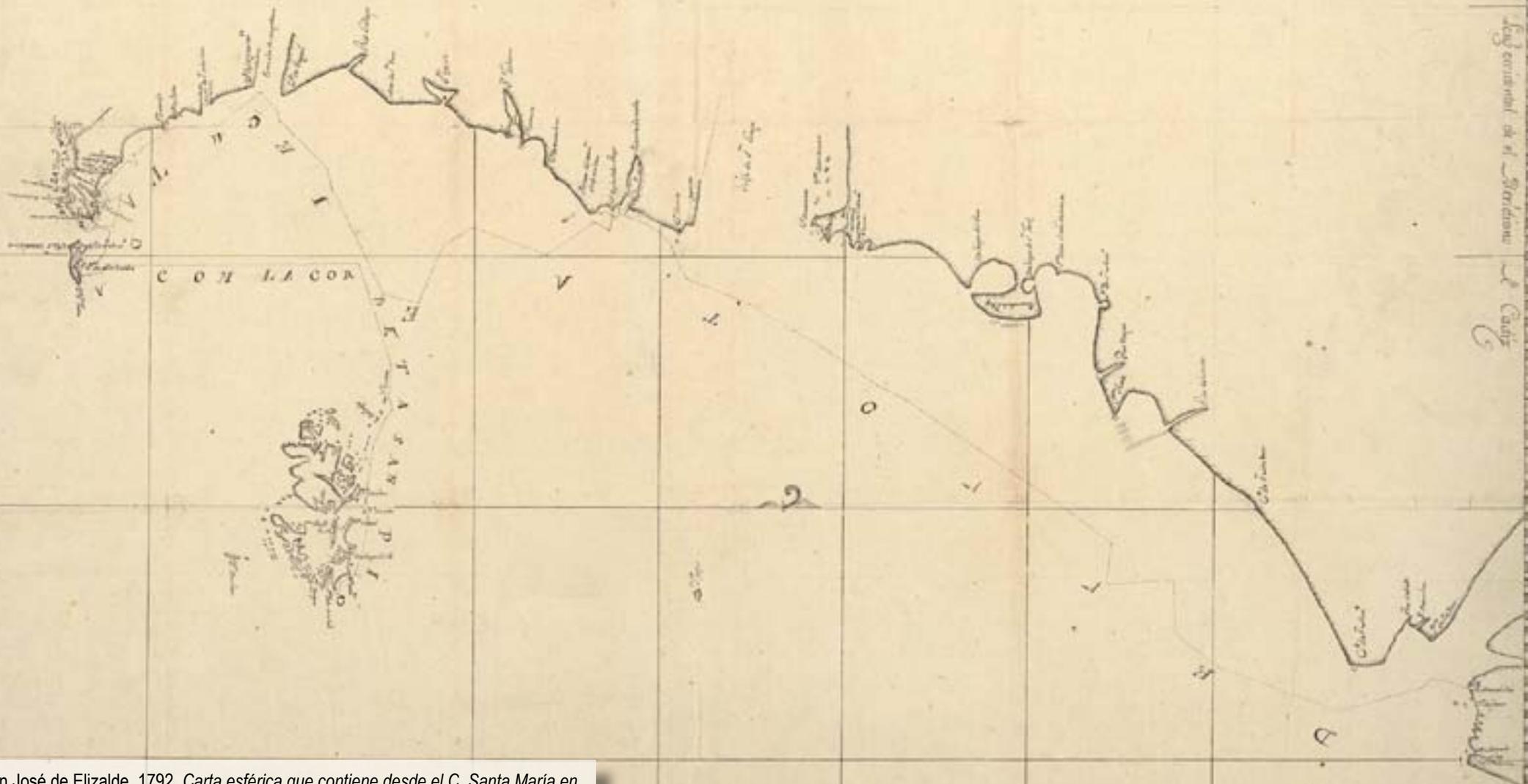
Las instrucciones fueron dadas por el comandante de las fuerzas navales en el Río de la Plata José Orozco y la lleva adelante el teniente de navío Juan José Elizalde, al mando de la corbeta *San Pío*, y con el bergantín *Nuestra Señora del Carmen*, el piloto don José de la Peña. Parten el 15 de diciembre. El 30 que recibieron la visita de una canoa de una fragata inglesa. Por sus tripulantes supo el teniente Elizalde que se dedicaban a la pesca de la ballena y tenían a su bordo como cien toneladas de grasa. Les hizo saber que para mantener la buena unión y armonía entre las dos naciones *era menester no pescaran a 10 leguas de ningún establecimiento*.

El 3 de enero llegan a puerto Deseado, al fondear izaron y afirmaron el pabellón real con un disparo de cañón.

Dentro del puerto en la costa norte, había otra fragata —que enarboló bandera inglesa— y dos chalupas. Se comisionó a un oficial para que informe al capitán del *Brothers* que, por la convención celebrada entre sus soberanos, no podía

[6. 1.300]

Carta esférica que contiene desde el C. Santa María en el Río de la Plata hasta la Ysla Nueva... corregida desde el C. del Espíritu Santo en la boca de Magallanes hasta dicha ysla, como igualmente la ysla de los Estados y la parte septentrional de .... BVPB



Juan José de Elizalde, 1792. Carta esférica que contiene desde el C. Santa María en el Río de la Plata, hasta la Ysla Nueva... corregida desde el C. del Espíritu Santo en la boca de Magallanes hasta dicha ysla, como igualmente la ysla de los Estados y la parte septentrional de .... BVPB

pescar en establecimientos españoles. En un principio, pretextó que no se lo vedaba, pero luego, terminó aceptando lo que ya sabía: que estaba en aguas españolas. Argumentó entonces tenía necesidad de reparar su nave por lo que le ayudaron con elementos y carpinteros.

El 12 de febrero, entró al puerto una cuarta fragata inglesa, la *Eliza* al mando de Thomas Middleton, procedente de San José, que argumentaba recalada forzosa, a fin de aprovisionarse de agua y pesca y reparar averías en la arboladura.

141

Continúan viaje y arriban a Puerto Soledad (Malvinas), y el 21, se llega el bergantín de Peña.

1791

Teniente de Navío D. **Pedro Pablo Sanguineto**, que se desempeña como gobernador de las Islas durante tres períodos.

En su inventario de las baterías y edificios, Sanguineto informaba que:

## Piloto José de la Peña

Piloto José de la Peña, comandante del bergantín *Nuestra Señora del Carmen y Ánimas*. Su nombre aparece una y otra vez como componente de las tripulaciones de otras expediciones por las costas patagónicas. Estuvo entre

- 1780 y 1783 con Antonio de Viedma
- 1790 con Malaspina, en un *prolixo y útil reconocimiento de los puertos de San Julián, Santa Cruz y el Río Gallegos y de Bajo Vellaco todos situados en la costa meridional patagónica.*
- 1791 con Elizalde
- 1794 comandó él mismo una expedición a la desembocadura del río Colorado.

Con el paso del tiempo casi llegó a ser insustituible por la experiencia acumulada, que le hizo ser el mejor conocedor de esos territorios, en los que llegó a entablar unas relaciones bastante cordiales con algunos caciques.<sup>133</sup>

La batería "*San Carlos* tenía 2 cañones de *a 6* y 4 de *a 3* y 468 explanadas vacías;

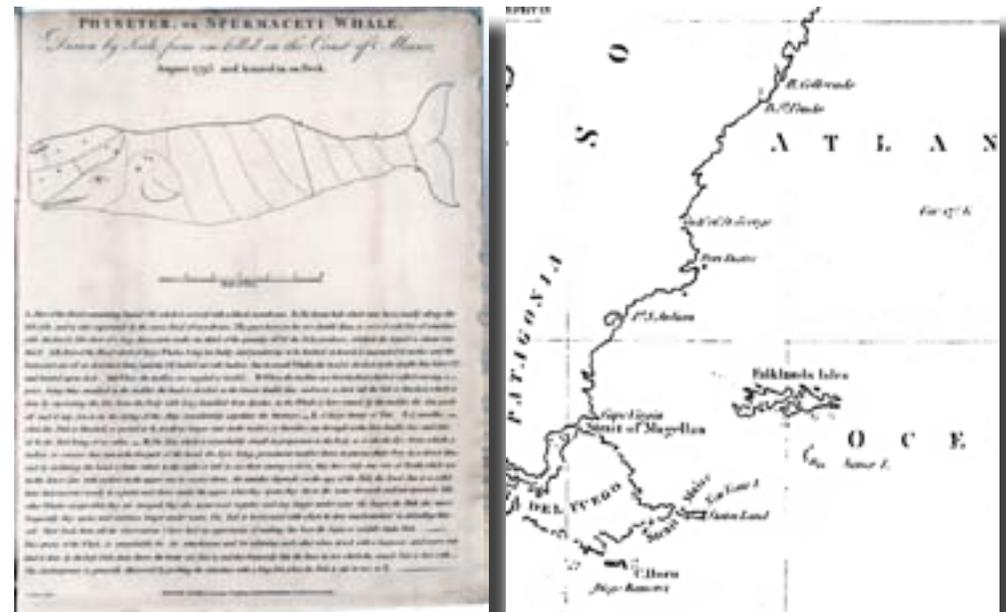
La batería *Santiago* tiene 4 cañones de *a 24* en buen servicio;

La batería *San Felipe* con 2 cañones de *a 8* y una explanada vacía.

Los edificios eran 38, de ellos 14 de piedra, incluidos el muelle y el puente. El horno de ladrillos estaba inútil, así como dos o tres casas de *tepes* en mal estado y varias necesitaban reparaciones.

El ganado sufrió ese año un gran incremento, posiblemente sea solo un mejor recuento, pues ascendió a 3.460 cabezas de vacunos.

La presencia de loberos y balleneros extranjeros, especialmente ingleses y también americanos, era la principal preocupación. Sanguineto en un informe a D. Antonio Valdés, de fecha 1º de agosto de 1792, le informa que desde el 7 de setiembre hasta esa fecha habían entrado a Puerto Soledad, una chalupa americana, una fragata y una goleta inglesa, que aunque no podían hacerlo se



James Colnett. 1793. Dibujo en donde se muestra el aprovechamiento del cachalote. fragmento de mapa de Patagonia con las Islas Malvinas.

justificaban con la necesidad de reparar averías.

20 de diciembre de 1791

Juan José de Elizalde debía cumplir una comisión de reconocimiento antes de retomar la gobernación de Malvinas. Debía efectuar un relevamiento de la costa oriental de la Tierra del Fuego, que era prácticamente desconocida salvo las cartas de la expedición de los hermanos Nodal y explorar la zona para ubicar el presunto establecimiento inglés de *Nueva Irlanda* en Magallanes, Tierra del Fuego o Isla de los Estados.

La corbeta *San Pío* y el bergantín *Nuestra Señora del Carmen* al mando de José de la Peña, zarparon el 20 de diciembre de 1791. Realizaron los reconocimientos más australes en la Tierra del Fuego, pero no llegaron a descubrir el canal Beagle. En su regreso arriban a Puerto Soledad el 21 de febrero de 1792 y Elizalde se hizo cargo de la gobernación.

Con la inminencia de una guerra con Francia que se esperaba para 1793, el Gobernador de Malvinas preparó a su Colonia para el combate con 183 hombres. Cándido de La sala era uno de los ayudantes de Elizalde en el mando de la batería *San Carlos*.

Con la jerarquía de Capitán de Fragata, Sanguinetti retomó el gobierno de las islas en 1793 y lo haría nuevamente en 1795. Las islas eran, además de gobernación, comandancia naval.<sup>142</sup>

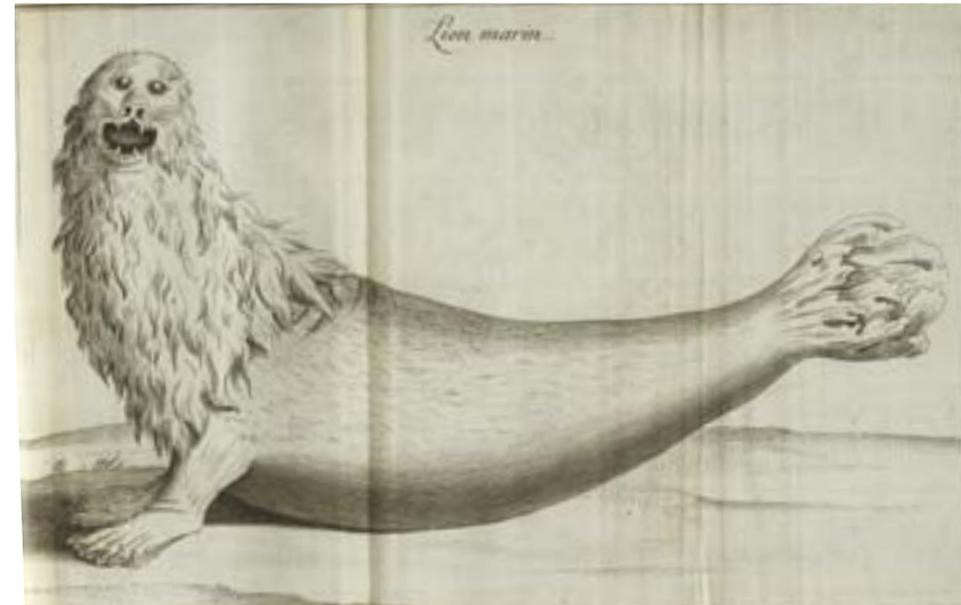
1793

Los religiosos que habían sido franciscanos y luego mercedarios, fueron reemplazados a partir de 1793 por capellanes seculares, para acompañar a los capellanes de la Armada que lo eran de las naves.<sup>143</sup>

Hubo expediciones contra los loboeros, aunque se los trató como siempre con moderación.

### Viaje de **James Colnett**

Colnett realiza su viaje al Atlántico Sur y el Cabo de Hornos con el propósito de extender la pesca de cachalote, y *otros objetos* para el comercio, mediante la identificación de puertos, bahías, y los lugares de anclaje, en algunas islas y costas en esos mares en donde los comerciantes británicos pueden volver a recalar. Pasa por las Malvinas en 1793 y luego publica de su derrotero.



Elefante y Lobo Marino. 1763, en Pernety, *Histoire d'un voyageaux isles Malouines...*

*Todo el camino vimos cantidad de ballenas negras [...] y luego vimos una manada de cachalotes [...] pero no los perseguimos. El día 9 [...] dimos con el final Oeste de las Islas Falkland, pero la violencia del viento y el tiempo tan pesado no me permitió hacer observaciones precisas p. 16.<sup>144</sup>*

Agrega solo algunas informaciones más sobre los sondeos en su paso por las Islas.

## 1794 Juan Gutiérrez de la Concha

La expedición fue ordenada por Malaspina para completar el levantamiento cartográfico de la costa patagónica. Realiza un muy exhaustivo reconocimiento de la zona del golfo San Jorge

Parten el 24 de noviembre de 1794, en la sumaca al mando de Gutiérrez de la Concha y un falucho puesto a las órdenes del piloto José de la Peña. La primera de las naves nombradas llevaba sobre cubierta, con el fin de utilizarla en trabajos de sonda y reconocimientos menores, una lancha a remo de la corbeta *Descubierta*.

### Estadía del falucho en puerto Deseado

Los últimos días de diciembre el falucho fondeaba en Deseado puerto en donde se mantenía la pesquería real protegida por una guarnición militar. Allí renovaron la aguada.

Continuando su navegación al Norte, reconocen la zona desde Santa Elena al norte y nombran muchos lugares, entre ellos punta Delfín y Tambo (hoy Tombo). Más al norte y creyéndose engañado por los *indios* respecto a la existencia de un río, nombró punta del Engaño (actual Castro) al extremo Sud de la bahía (en la que desemboca el río Chubut), bahía que por extensión se llamó luego Engaño. El engaño, en verdad, no existió, solo que ellos no lograron ver el río.

1798 **Francisco González** de la 'Real Compañía Marítima' Viaja por tierra de Puerto Deseado al Río Negro

1799

En 1799 se hizo cargo de las islas el segundo gobernador criollo de las islas (nacido en Montevideo), **Francisco Xavier de Viana**.

En 1786 Alejandro Malaspina lo elige para tripular la fragata a su mando, la *Astrea* con la cual dio la vuelta al mundo, al servicio de la Real Compañía de Filipinas, el viaje de la *Astrea* fue el precursor de la gran expedición científica de Malaspina.

Fue destinado a las Malvinas con la corbeta a su mando, la *Descubierta*, la misma de la expedición Malaspina. La *Atrevida* también se alternó en los viajes y permanencia en Malvinas. La vieja capilla de *Tepes* en estado cada vez más ruinoso seguía prestando sus precarios servicios, mientras seguía adelantando con lentitud la construcción de la nueva, que como sabemos había empezado el teniente Aldana en 1794.

También iban en la *Descubierta* el cirujano D. Andrés Acuña, el segundo piloto D. Francisco Más y Canella y en último lugar de la Plana Mayor el guardiamarina D. José Pereyra. La dotación se completaba con 11 oficiales de mar, 28 hombres de tropa de infantería de marina y 6 artilleros; 22 artilleros de mar, 18 marineros y 30 grumetes y 1 paje, lo que hacía un gran total de 127 personas. Estas cifras dan una idea de la población de la colonia.

La vida se desarrollaba sin mayores alicientes que las tareas, la caza en la época del buen tiempo y la concurrencia a misa. De vez en cuando había alguna representación improvisada de comedias u obras teatrales de fondo moral o religioso. Las guardias y ejercicios de artillería tenían entretenida a la tropa mientras los marinos reparaban los velámenes, jarcias y cascos de sus naves, cuando no navegaban entre las islas. El ganado en 1798 había descendido a 1567 cabezas, lo que indicaba una gran mortandad y que se empezaban a utilizar intensamente en el consumo y alimentación de la Isla.

**Francisco Xavier de Viana** arribó a las islas en mayo de 1800 para hacerse cargo de la segunda gobernación. Las casas y edificios de Malvinas estaban en estado ruinoso y había otras deficiencias que informó. También Viana pasó un estado de la bahía y edificios de Puerto Soledad con fecha 28 de febrero de 1801.

La batería *San Marco* (antes *San Carlos*)

La batería *Santiago*, donde se habían colocado todos los cañones de la plaza, No tenía foso y el terraplén estaba en buen estado.

La batería *San Felipe* estaba sin cañones con sus explanadas inútiles,

Los edificios eran 26, 12 de piedra y el resto de *tepes*. La iglesia vieja estaba totalmente inútil pero se habían reparado sus paredes y compuesto sus techos

quedando siempre en mal estado. El resto estaba en buen estado, lo que demuestra la actividad de este gobernador que consiguió tener todos sus edificios en buenas condiciones.<sup>145</sup>

Fines s XVIII, había más de 60 barcos loberos ingleses en los mares australes.

1802

El capitán de fragata **Bernardo Bonavía** cubrió el cargo en tres oportunidades, de 1802 a 1803; de 1804 a 1805 y de 1806 a 1808. En este último y debido a las invasiones inglesas, no fue abastecido y pasó muchas miserias.

Bonavía se plegó a la Revolución de Mayo y prestó valiosos servicios a la revolución. Era un hombre de edad pues había nacido en Castilla hacia 1745, de manera que en la última gobernación cumplió 63 años.<sup>146</sup>

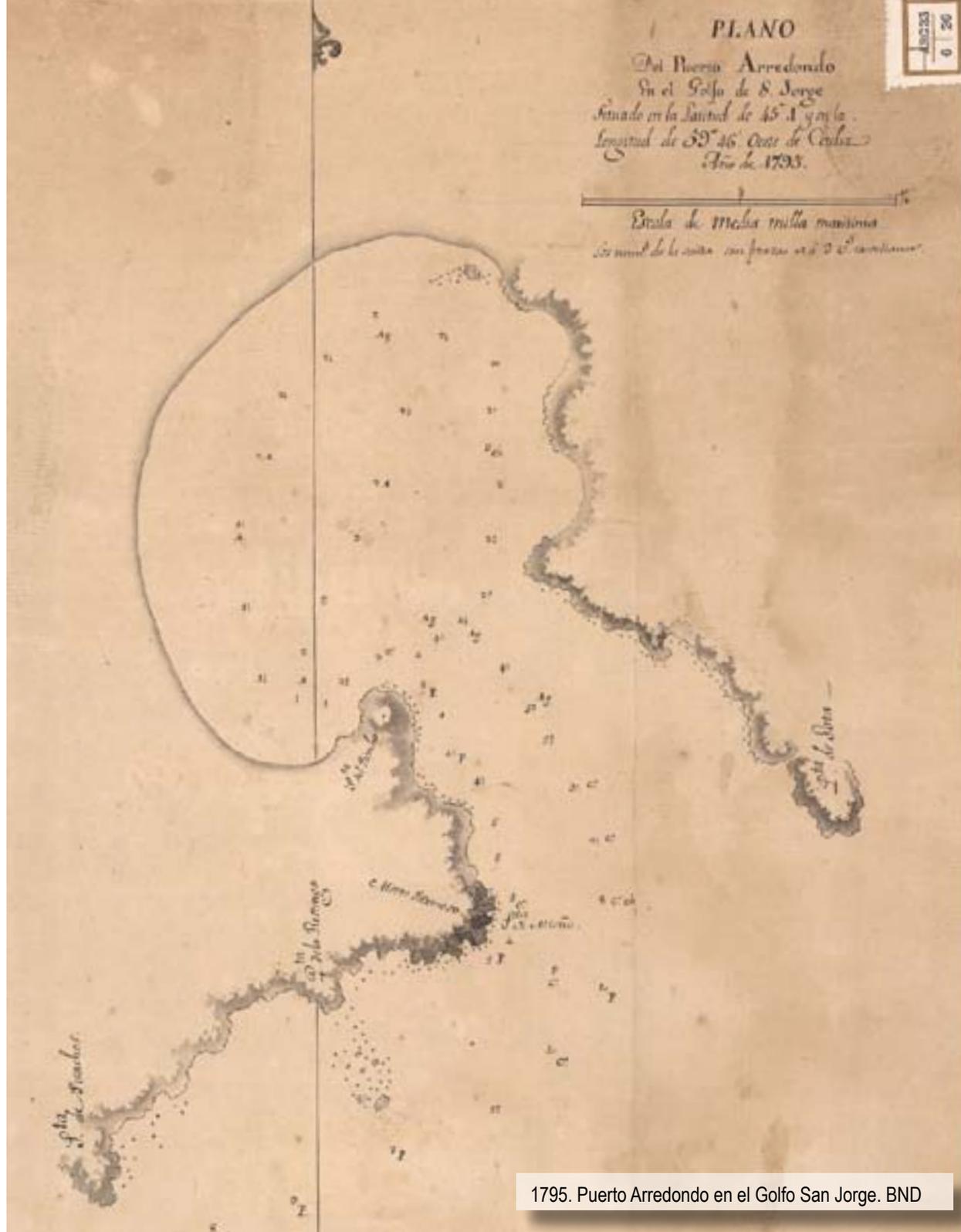
1806. Las invasiones inglesas de 1806.

1807. Los habitantes de Buenos Aires supieron rechazar sendos intentos del Imperio Británico para asentarse en tierras del Virreinato del Río de la Plata.

1806 - 1809 - Bernardo Bonavía estaba también el mando de Puerto Deseado, en la costa de la Patagonia, cuando se entera que las fuerzas inglesas había tomado la ciudad de Buenos Aires, abandonó el puerto temiendo que la toma de la capital fuera seguida por la de las Islas. Pero al cabo de cinco semanas la capital del virreinato estaba nuevamente en poder de los españoles.

13 de diciembre de 1806 la Junta Superior de Real Hacienda dispuso que:

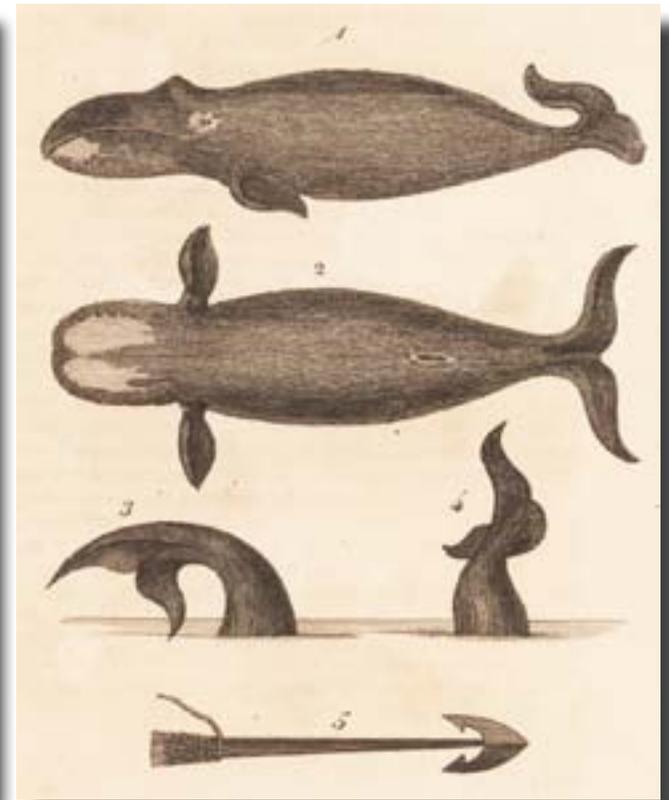
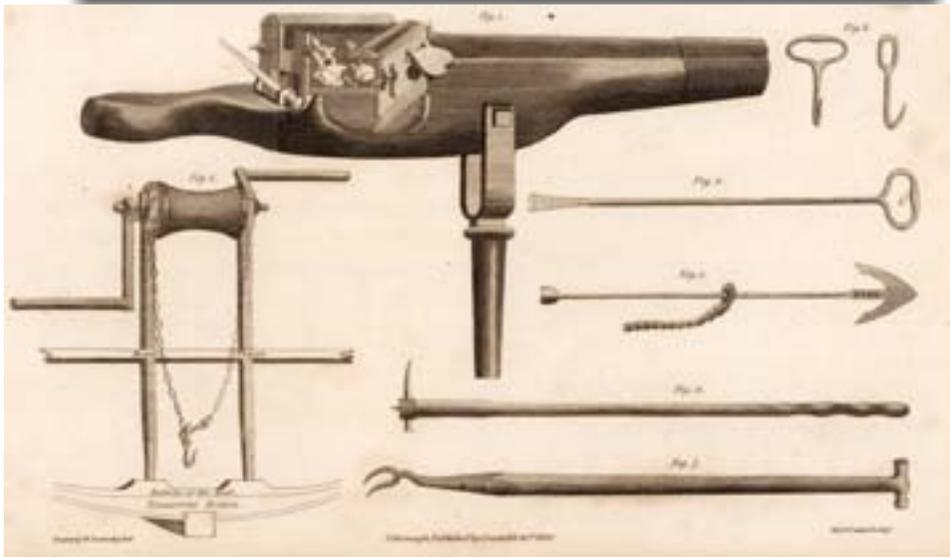
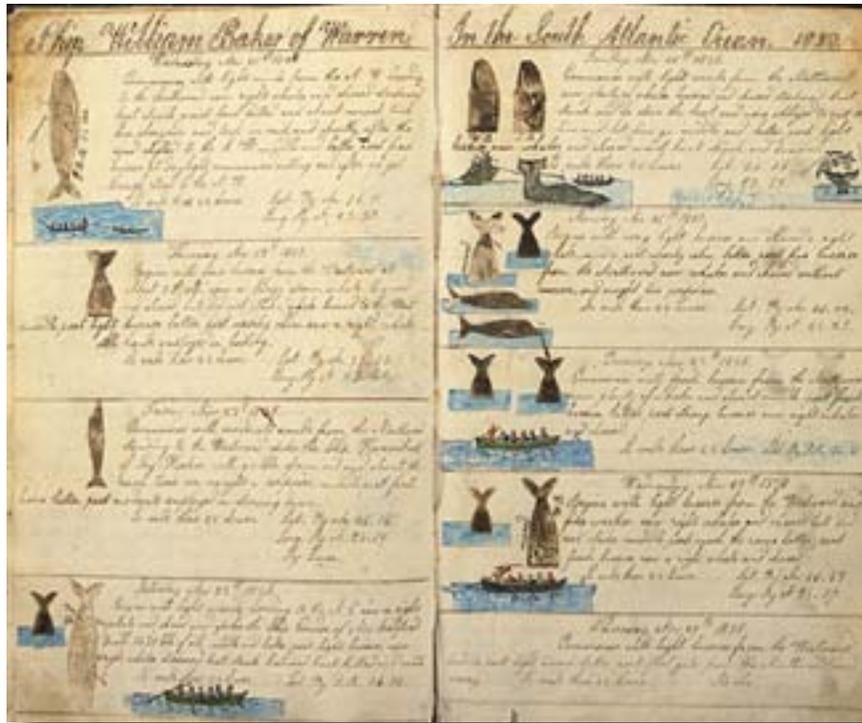
*Para los gastos y pagamentos se considere en adelante el establecimiento de Malvinas como un buque navegando, y a todos los empleados en aquel destino como dependientes del mismo buque, debiendo seguirse la cuenta y razón por la Marina del mismo modo que la de las demás embarcaciones de guerra con arreglo a*



1795. Puerto Arredondo en el Golfo San Jorge. BND







Bitácora de 1838 del ballenero de William Baker en el Atlántico sur

Sellos con el número de ballenas capturadas por los distintos botes de cada barco

1820 Arpones utilizados por los balleneros en la caza de ballenas. DRHMC

reconoce el interés para Francia de esa actividad, y brinda ayuda a sus barcos.

Balleneros de Estados Unidos de Norteamérica también frecuentan las costas.

El lugar de aprovisionamiento de los barcos extranjeros es Carmen de Patagones.

### 1810 Fuerte San José

30 mayo de 1810. Los Tehuelches mantenían relaciones amistosas con algunos de los soldados y peones. Pero un sargento castiga a su cacique, y como venganza mataron a los españoles, a los restantes, se los llevaron cautivos para vender a los *Moluches de hueche* o de las manzanas. El boticario fue el único que escapó y relató el hecho. Entre los prisioneros había enfermos de viruela y murieron la mitad de los tehuelches. Luego atacan el establecimiento *Estancia del Rey*, de los manantiales en las salinas, matando a todas las personas. Ese mismo día la Junta de Mayo había ordenado el traslado de la guarnición al río Negro.

Clairac decidió ponerse al lado de la Junta Revolucionaria de Buenos Aires en las jornadas independentistas de 1810-1811. Otros dos marinos comparten esa iniciativa: el tercer piloto, Antonio del Pino, y el segundo cirujano de la armada, Francisco de Paula Rivero. Los españoles proponen que *sean borrados de las listas y tenidos por traidores*.<sup>149</sup>



Ubicación de la Colonia de La Piedra en el Atlas de la Confederación Argentina de Martín de Moussy. Vemos también los caminos tehuelches. Colonia Proyectada en la desembocadura del Chubut

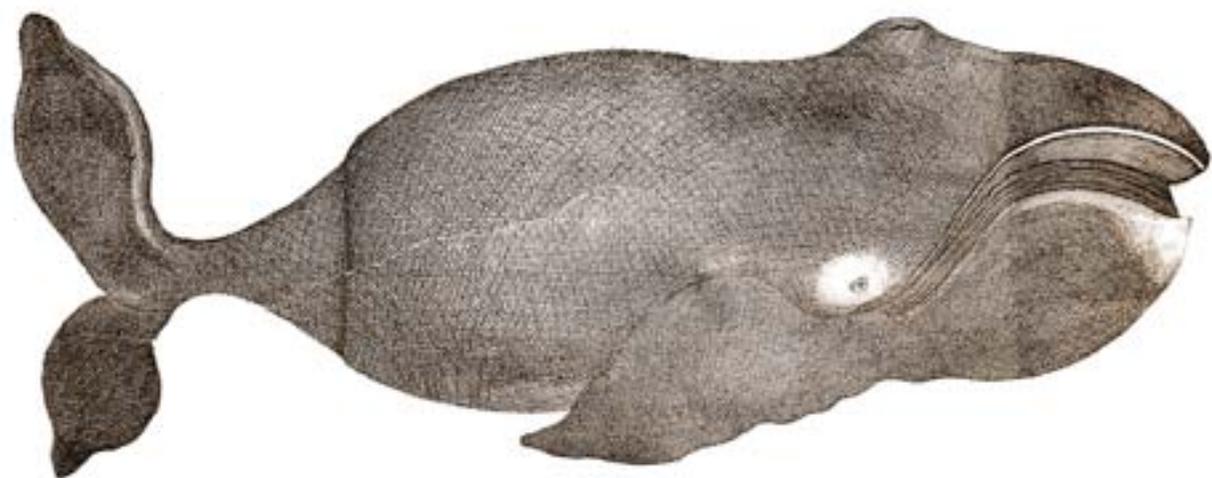




# *Las Provincias Unidas*

*del Río de la Plata 1810-1833*





## 5. Las Provincias Unidas del Río de la Plata 1810-1833

### Gobernadores 1810-1828

- 1820 - 1821 - Daniel Jewett
- 1821 - 1822 - Guillermo Mason
- 1823 - 1828 - Pablo Areguati

### 5.a. Patagonia y las Malvinas a partir de la Revolución de Mayo

**D**urante la Revolución de Mayo, el gobernador de Montevideo, Gaspar de Vigodet, resolvió concentrar las fuerzas militares para enfrentar el levantamiento y ordenó evacuar la estación de las Malvinas. En el marco de este conflicto, los primeros gobiernos patrios de las Provincias Unidas tuvieron en cuenta en diversos actos administrativos a las Malvinas, a las que consideraron parte integrante de su territorio, heredado de España por sucesión de Estados según el *uti possidetis juris* de 1810.<sup>150</sup>

En el Archivo General de la Nación hay un expediente que se inició durante el gobierno de Cisneros pero fue resuelto por la Primera Junta: Ese documento prueba, la continuidad de la soberanía y que en ningún momento se perdió por el cambio de gobierno. Guillermo Bondas —penúltimo gobernador de las Malvinas—, realiza una presentación ante el virrey Cisneros, fechada el 15 de enero de 1810, reclamando la liquidación de sus salarios aduciendo que el ejercicio de la Gobernación se había equiparado a la de un buque en navegación. El 30 de mayo la Primera Junta ordenó a la Superintendencia General Subdelegada de Real Hacienda, que:

*En orden del 13 de diciembre dije a Vs. Merced lo que sigue: con esta fecha paso al señor Comandante de Marina de este Apostadero el oficio que sigue: Habiendo notado que después de haberse resuelto en Junta Superior de Real Hacienda, que para los gastos y pagamen-*

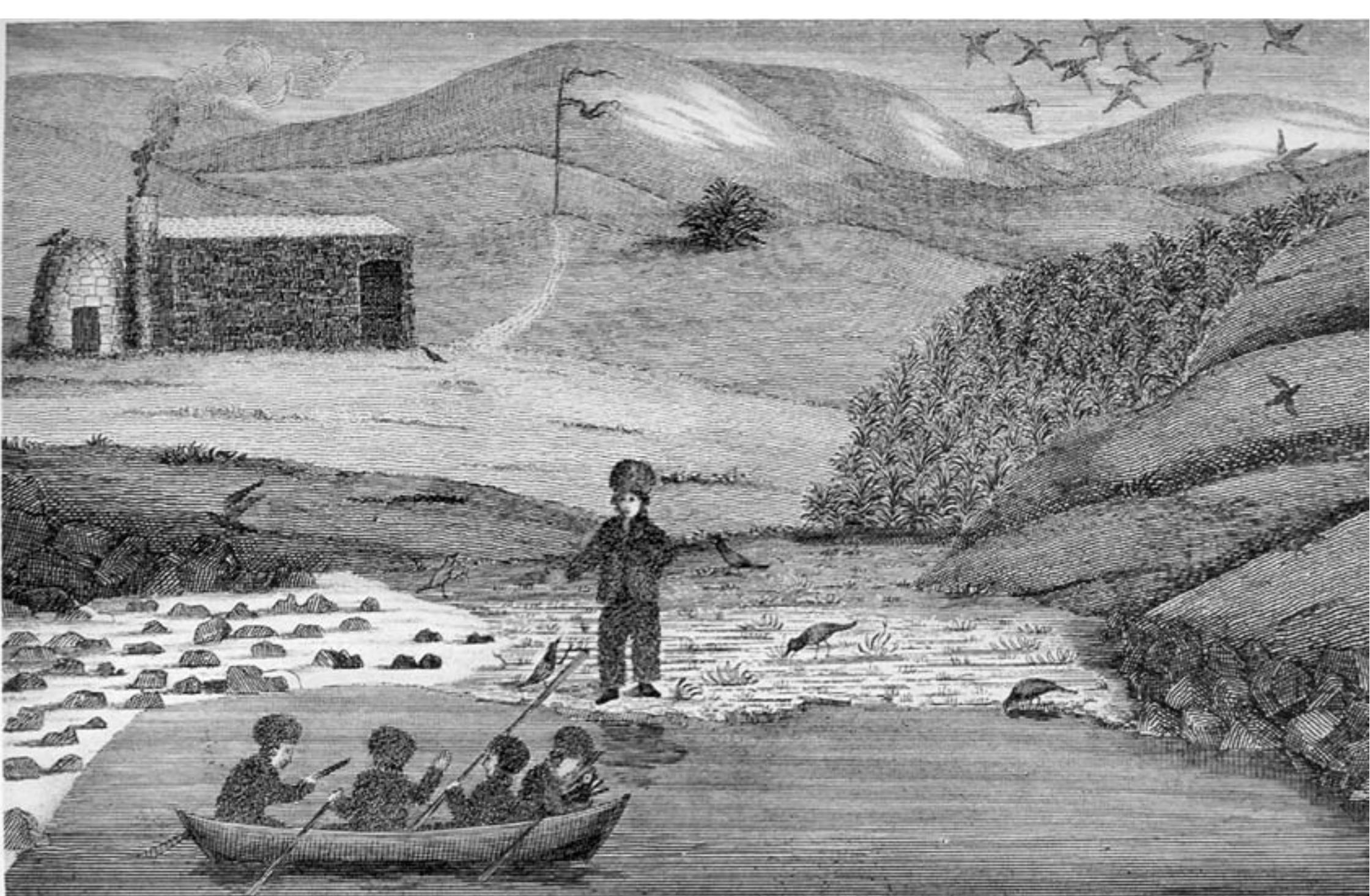


Tripulantes del barco *Nanina*. Campamento de loberos en las Islas Byers<sup>157</sup>

*tos se considere en adelante el establecimiento de Malvinas como un buque navegando y todos los empleados de destino como dependientes del mismo buque [...] que en adelante se satisfagan por el Ministro de Marina de este Apostadero todos los sueldos, gratificaciones y jornales y demás gastos que ocurran en dicho establecimiento [Malvinas] o pertenezcan a él, sea de la clase que fueran [...] Dios guarde a V. Merced muchos años. Buenos Aires, 30 de Mayo de 1810.*

[firmas de] *Cornelio Saavedra, Juan José Paso*

El 30 de mayo, solo 5 días después de la Revolución, el nombre de Malvinas aparece en un documento oficial firmado por Saavedra y Paso. De su texto se desprende, no sólo la continuidad de soberanía, sino que se establecía una norma que la Real Hacienda debería tener en cuenta para aplicarla **en adelante** en aquello que atañía a sueldos, gratificaciones, jornales y demás gastos relacionados con las Islas Malvinas. Apenas instalada, la Primera Junta **legislaba sobre las Islas** como en jurisdicción propia y con cabal ejercicio de la soberanía que poseía sobre el Archipiélago.



El capitán Barnard en su casa de piedra en 1812 <sup>165</sup>

Ante la acción de la Junta, la posterior evacuación ordenada por Elío y Vigodet, queda claro e incuestionable que las Malvinas se consideraban territorio anexo al Virreinato del Río de la Plata. De esta forma el primer gobierno argentino continuaba sosteniendo la soberanía sobre las Islas.<sup>151</sup>

## Enero de 1811

El último gobernador *español* [en realidad ya dependía de las Provincias Unidas] de las islas, Pablo Guillén, cumplió con las órdenes y evacuó el personal, cañones, documentos y otras pertenencias.

Durante los gobiernos españoles de las Islas Malvinas el ganado vacuno llegó hasta 5,000 cabezas, pero luego decreció y en 1804 solamente quedaban 235 vacunos, aunque había 739 yeguarizos. Desde entonces el ganado proliferó en libertad, y era consumido por los *loberos*.<sup>153</sup>

1812

Enrique Libanus Jones despacha de Buenos Aires para la *pesca* de lobos un bergantín *Rastrero*, a cargo del capitán Juan Moore. Obtiene 3000 cueros de la Bahía San José.

El bergantín *Nanina*, al mando del capitán Valentine Barnard, de Hudson, zarpó de Nueva York el 4 de abril 1812, hacia las Islas Malvinas en un viaje de caza de ballenas y lobos. Arriban a las islas y en abril de 1813 se encuentra con los naufragos del bergantín inglés *Isabella*. Los oficiales ingleses ofrecen al capitán Barnard toda la carga de la *Isabella*, que podría salvarse si se les rescataba. El capitán Barnard recibe a los oficiales, tripulantes y pasajeros a bordo de su buque, y fueron traicionados y abandonados en una isla. Recién fueron rescatados en noviembre de 1814. El libro de su relato *Una narración de los sufrimientos y aventuras del Cap. Charles H. Barnard*, no tuvo mayor repercusión, hasta que Weddell, se encuentra con él en las Malvinas y van a visitar la casa de piedra que le había servido de refugio.<sup>154</sup>

1814

La goleta nacional *Bella Elisa* —de Enrique Libanus Jones— a cargo del capitán Seth Hataway naufraga en la bahía San Gregorio. Realizan luego una travesía hacia el norte. *Ese buque, cargado en parte con cueros de lobos, en la isla de leones, sin auxilio y sin otros víveres que pájaros niños (pingolines)*

*y sus huevos. Llegados a la Bahía Desengaño [...] remontamos [el Chubut] alguna distancia. Tal fue la manera casual como se descubrió el desagüe del chubut, a 15 octubre de 1814*

1815

**Enrique Libanus Jones** rehace el establecimiento de San José, asociado a la casa Carleton Allsopp de Buenos Aires, para la pesca de lobos. Los barcos eran el *Antílope*, con el capitán Henry y el *Mercedes*, con el capitán Nelson, ambos bajo bandera argentina.

1816 Declaración de la independencia argentina. Se dispone enviar agentes diplomáticos a Estados Unidos, Brasil, Inglaterra, Rusia y Suecia para solicitar el reconocimiento internacional del nuevo Estado.

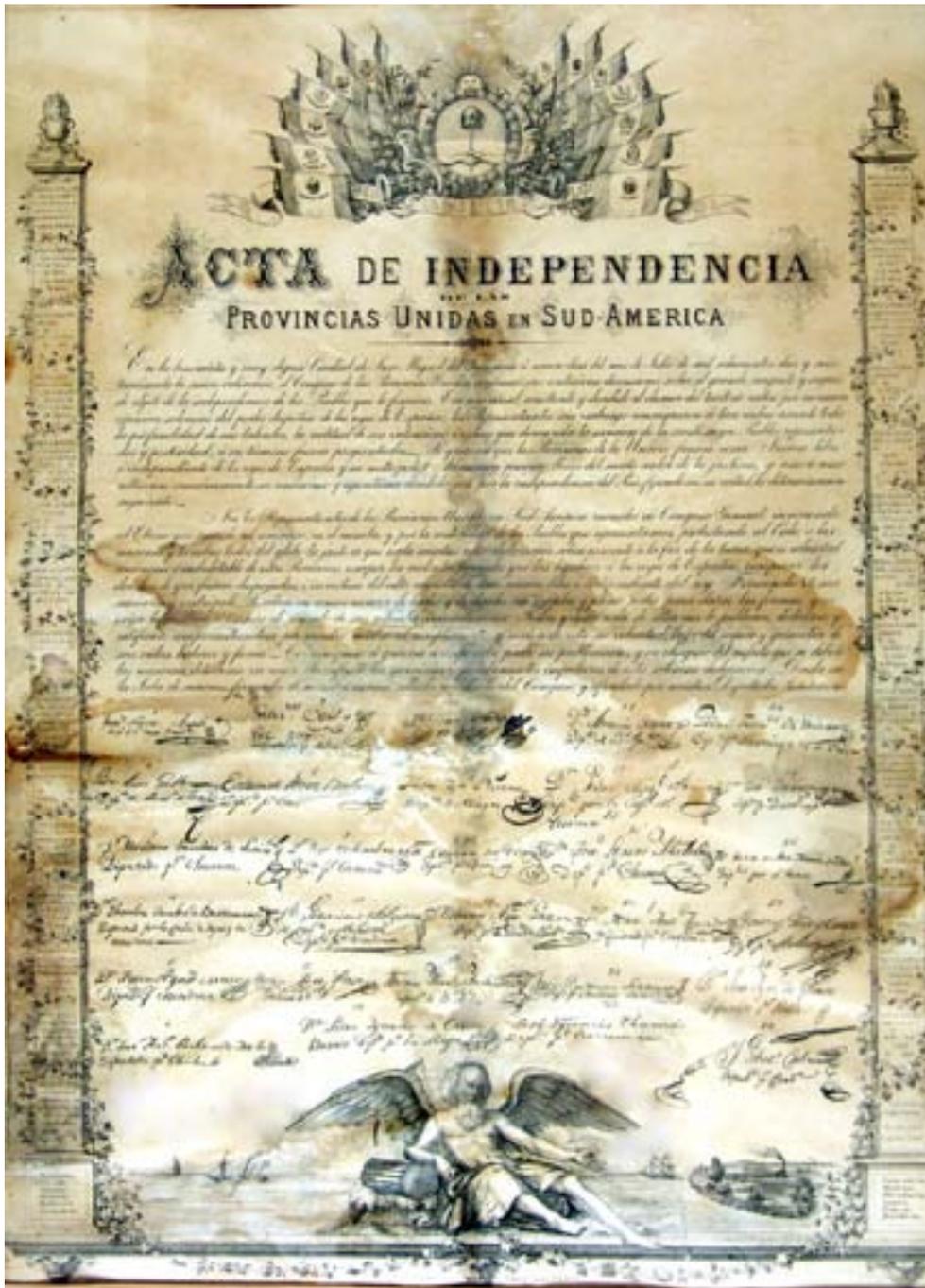
1816 El ministro de guerra interino Beruti, remite un oficio al general José de San Martín, gobernador de Cuyo, requiriéndole el envío de presidiarios para mandarlos a las Islas. [López 2002.]

1817. La *Veinticinco de Mayo* viaja a las Malvinas.

1818 -20 Enrique Libanus Jones asociado a Juan Pedro Aguirre y a Miguel de Irigoyen, con el bergantín *Director*, continúan las *pesquerías* por dos años, en la Península y regiones contiguas.



Tripulantes del barco *Nanina*. Matanza de lobos en las islas Beauchene<sup>157</sup>



Acta de la Independencia de las Provincias Unidas en Sud-América  
San Miguel de Tucumán, 9 de Julio de 1816.

## 5.b. Toma de posesión de las Islas Malvinas en nombre de las Provincias Unidas del Río de la Plata

En los antecedentes históricos de las islas, Vernet relata la toma de posesión de las Islas de la siguiente manera:

*1820 — En 1820 El Comandante de la fragata nacional Heroína ratifico la posesion en nombre de la Republica, q<sup>e</sup> habia abandonado caprichosamente el gov<sup>o</sup> Elio despues de haberse sustraído de la obediencia del virey.<sup>158</sup>*

David Jewett tomó posesión de las Islas Malvinas en nombre de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Parte de Buenos Aires la fragata de la Armada argentina *La Heroína*, con destino a Puerto Soledad y su comandante lleva la orden de instalarse en las Islas. Su establecimiento se formalizó el 6 de noviembre de 1820 en un acto público en presencia de varios ciudadanos de los Estados Unidos y súbditos británicos. Uno de ellos, James Weddell, invitado especialmente por Jewett para que dé testimonio de su propósito de consolidar una colonia en Puerto Soledad. Weddell informó a su gobierno del tenor de la invitación cursada por Jewett: *...comisionado por el Supremo Gobierno (de Buenos Aires) para tomar posesión de las Islas en nombre del país al que éstas pertenecen por Ley Natural*. Guillermo Mason sucedió a Jewett en la gobernación de las Malvinas. Durante la década de 1820 los gobiernos argentinos realizaron diversos actos demostrativos de su soberanía sobre las Islas Malvinas, incluyendo la designación de gobernadores, la legislación sobre recursos pesqueros y el otorgamiento de concesiones territoriales. En este marco se fue desarrollando Puerto Soledad, cuyos habitantes se ocupaban de la cría de ganado, la caza de lobos marinos y la prestación de servicios a los buques que tocaban puerto.<sup>159</sup>

Para comprender estos hechos haremos una breve digresión del arribo de David Jewett a Buenos Aires y luego un relato de los hechos acaecidos en las Islas Malvinas de manera cronológica.

David Jewett arriba a Buenos Aires el 22 junio de 1815, en el *Invencible* de su propiedad y con bandera de Estados Unidos. Ese mismo día solicita la patente de corso para trabajar *en la gran causa de la emancipación y de la independencia armando un navío particular de guerra y una fuerza respetable y bajo mi mandato inmediato y dirección*. Solicita la patente para *el apresamiento y*

*destrucción de los navíos y propiedades de los enemigos de estas provincias.*

La nota estaba dirigida al director supremo de las provincias unidas en ejercicio interino Ignacio Álvarez Thomas, ese mismo día recibe la respuesta con su aceptación, se le otorga patente de corso y se le entregan instrucciones reservadas.<sup>160</sup>

El encargado de negocios de los Estados Unidos en Buenos Aires, John Murray Forbes, intenta presentar una imagen corrupta de Jewett, para generar desconfianza en el gobierno de Buenos Aires. Estas acusaciones fueron desestimadas. Hoy se ha demostrado que son falsas.<sup>162</sup>

En las *Instrucciones reservadas que confiere el Gobierno de las Provincias Unidas* a David Jewett, queda clara cual es la relación con las naciones. Con las naves españolas, a excepción de las que lleven a alguien del Gobierno se permiten todo tipo de hostilidades, pero con las inglesas y de Estados Unidos, serán respetadas. Las *Instrucciones* comienzan así:

*Todo buque español que se dirija hacia el Río de la Plata, mercante, Corsario o de Guerra, será considerado como enemigo de este Gobierno y Estado; por consiguiente podrá hostilizarlo, apresarlo e incendiarlo si fuere necesario, a menos que condujere a su bordo alguna persona de rango con carácter público del Gobierno Español para ante el de las Provincias Unidas, en cuyo caso le permitirá libremente su viaje.*

*En justa demostración de los deseos de este gobierno de conservar amistad y buena inteligencia con los poderes amigos o neutrales, toda propiedad española que se encuentre bajo el pabellón inglés, de los Estados Unidos o de otra nación será respetada; pero toda propiedad, sea la que fuere, que se hallase bajo el pavellón Español será buena presa, previa la declaración de el Gobierno y los oficiales extranjeros apresados a Bordo de los Buques Españoles al servicio de esta Nación, serán considerados como prisioneros de Guerra.*

*Si se travara algún convate se tremolará al tiempo de el pabellón de las Provincias Unidas, a saber, blanco en su centro, y celeste en los extremos al largo.*<sup>163</sup>

[...] *Dadas en la Fortaleza de Buenos Aires a 21 junio de 1815.*

El *Invencible* regresa al puerto Buenos Aires en la primavera de 1817 luego



David Jewett<sup>161</sup>

de 27 meses y haber capturado cuatro naves. El 26 de septiembre devuelve su patente de corso.

El 9 septiembre de 1819, el armador Patricio Lynch solicita al ministerio de Marina patente de corso para una fragata de su propiedad que saldría a navegar con el nombre de Thomas Guido y al mando de David Jewett. En una siguiente nota en enero de 1820 vuelve a solicitar la patente llamando a la fragata corsario la *Heroína*. Solicita también armamentos y municiones de los arsenales y parques del estado.<sup>164</sup>

La *Heroína*, considerada la nave más grande y poderosa de la época, es habilitada como *buque de guerra del Estado*, y se nombra a David Jewett como comandante, con el grado de coronel de ejército al servicio de la Marina Nacional. El resto de la escuadrilla estaba integrada por los bergantines *Gálvez* y *25 de Mayo* y la goleta *Invencible* y varios lanchones.<sup>165</sup>

El 11 marzo de 1820, Jewett le dirige una nota a Thomas Hardy, jefe de la estación naval británica en el Río de la Plata, en donde dice que por orden de Sarratea asume el mando del bloqueo a Buenos Aires.



*Su excelencia don Manuel de Serratea, Gobernador y Capitán General de las Provincias de Buenos Aires y del Comandante General Ramírez jefe de los Ejércitos Federales, dada en el Cuartel General de la Libertad en el Pilar, de asumir el mando de todos los bajeles de guerra de las provincias unidas; y con tal fuerza poner de inmediato en estado del más estricto bloqueo a los puertos de Buenos Aires; y tengo el honor de solicitarle quiera tener a bien dar a conocer esta medida para gobierno del comercio que está bajo su protección.*<sup>166</sup>

Estas noticias habrían influido en las autoridades de Buenos Aires para ejercer actos de dominio y vigilancia, y evitar el establecimiento de bases extranjeras y evitar la depredación de la fauna en la jurisdicción de las Provincias Unidas de Sud América.

Mientras Jewett viajaba hacia las Islas Malvinas, Louis Claude Desaulses de Freycinet al mando de la *Uranie* naufraga en las costas de Malvinas (rocas de Volunteer). La expedición contaba con un equipo de naturalistas asignados para hacer observaciones zoológicas, Jean René Quoy y su ayudante José Pablo Gaimard y colecciones botánicas, a cargo del farmacéutico Charles Gaudichaud-Beaupré. Permanecieron en las Islas Malvinas durante dos meses hasta que un barco, el *Mercurio*, los traslada a Montevideo. Freycinet compró el *Mercurio* y le cambió el nombre por *Physicienne* y continuó su camino hacia Río de Janeiro.<sup>167</sup>

La *Heroína* parte luego a las Malvinas con una tripulación que fue difícil de reclutar, por eso incorporan a presidiarios y algunos voluntarios. La fragata debe atravesar violentos temporales, al que se suma el descontento reinante en la tripulación no habituada a este tipo de tareas.

Luego de un largo recorrido por las costas de Brasil, llegan hasta Cabo Verde. Capturan luego una nave portuguesa. Con una tripulación diezmada por el escorbuto, deserciones e intentos de motín, el 27 octubre de un 1820 la *Heroína* fondeaba cerca de la antigua población de Puerto Soledad en las Islas Malvinas. Los detalles de la penosa situación de la tripulación y la nave se relatan en una concisa relación redactada por Jewett en Puerto Soledad el 1º de febrero de 1821.<sup>168</sup> Weddel también hace un largo relato del motín, según le contara el propio Jewett la noche en que se queda en la *Heroína*.<sup>169</sup> También se conservan las actuaciones del juicio a los amotinados en Buenos Aires.<sup>170</sup>

Allí constata la presencia de cerca de 50 barcos extranjeros dedicados a la pes-



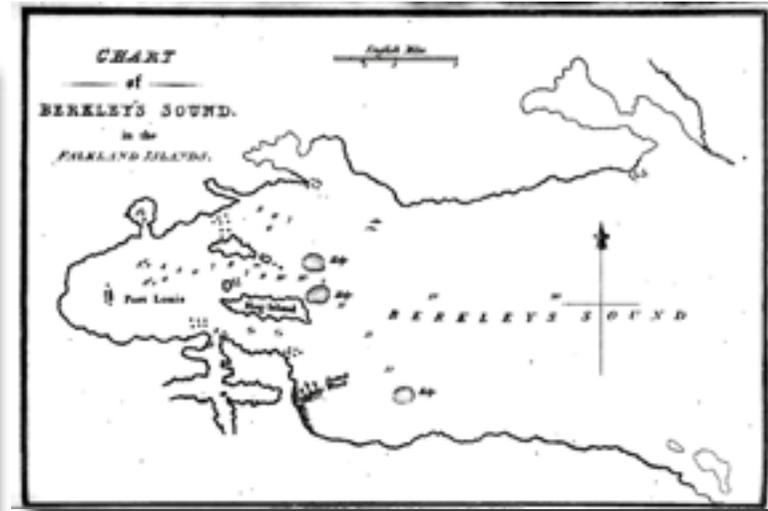
1820. Louis Claude Desaulses de Freycinet. Naufragio de la *Uranie* y Mapa de las Islas



1822 Weddel. Derrotero al Polo Sur



Derrotero de Patagonia Malvinas e islas



Detalle de Berkleys sound

ca y caza de fauna marina. El capitán Wedell estaba en un paraje de la isla Soledad, realizando reparaciones a su bergantín, dispuesto a invernarse en el archipiélago antes de continuar su viaje a la Antártida, el comandante del bergantín *Jane* había ordenado a Mateo Brisbane, al mando del cutter *Beaufoy* realizar un reconocimiento de las costas de las Islas.

El 2 noviembre de 1820 les comunicó a los barcos extranjeros el motivo de su presencia. Wedell transcribe la circular:

*En 1820, hallándome al ancla en puerto Salvador, al N de la Malvina del Este me llega una carta del comandante de la fragata de 30 cañones, fondeada a la sazón en Puerto Luis. Para dar una idea del linaje de derechos que alegan los sudamericanos a la posesión de estas islas transcribo aquí dicha carta, y entraré en una breve relación de las ulterioridades a que dio lugar este suceso:*

*Fragata del Estado "Heroína", en Puerto Soledad, Noviembre 2 de 1820.*

*Señor:*

*Tengo el honor de informarle que he llegado a este puerto comisionado por el Superior Gobierno de las Provincias Unidas de Sud*

*América para tomar posesión de las islas en nombre del país a que éstas pertenecen por ley natural.*

*Al desempeñar esta misión deseo proceder con la mayor corrección y cortesía para con todas las naciones amigas.*

*Uno de los objetos principales de mi cometido es evitar la destrucción de las fuentes de recursos necesarios para los buques que de paso o de recalada forzada arriban a las islas, y hacer de modo que puedan aprovisionarse con el mínimo de gastos y molestias. Dado que los propósitos de Ud. no están en pugna ni en competencia con estas instrucciones, y en la creencia de que una entrevista personal resultará de provecho para entrambos, invito a Ud. a visitarme a bordo de mi barco, donde me será grato brindarle acomodo mientras le plazca.*

*He de agradecerle asimismo tenga a bien, en lo que esté a su alcance, hacer extensiva esta invitación a cualesquiera otros súbditos británicos que se hallaran en esas inmediaciones.*

*Tengo el honor de suscribirme, señor, su más atento y humilde servidor. David Jewett. Coronel Comandante de las Provincias Unidas de Sudamérica y Comandante de la Fragata Heroína.*

*A la mañana siguiente salvé a pie unas 7 u 8 millas hasta llegar a*

*puerto Luis, donde se hallaba anclada la fragata, y me trasladé a su bordo en un bote que encontré en la playa. El capitán Jewett me recibió con gran afabilidad, y a pesar del aspecto castigado y lastimero que presentaban su buque y su tripulación asumió un carácter de poder y autoridad que yo estaba por cierto lejos de imaginar.<sup>171</sup>*

Y Weddell resalta

*No creo que se haya visto nunca, desde los tiempos de Lord Anson, buque más minado por el escorbuto que la fragata de Jewett.<sup>172</sup>*

Más adelante sus minuciosas descripciones evocan la llegada de la *Heroína*, indicando que los enfermos padecían dolores en las rodillas y luego del estómago para morir a las 36 o 40 horas, en cantidad de 5 a 6 por día.

El día 3 de noviembre Weddell se había trasladado a bordo de la fragata de Jewett, y el buen trato con que fue recibido lograron convencerlo para que aceptara pernoctar a bordo.

Si bien algunas de las naves mercantes extranjeras que se encontraban en las adyacencias del archipiélago se alejaron de la zona al producirse la llegada de la *Heroína*, otras permanecieron estacionadas en puerto Soledad.

Entre los barcos que se pudieron identificar están: barcos ingleses, las fragatas: *Indian, Jane*, (al mando del cap. Wedell), *Hetty, George*; los cuters: *Beaufoy, Eliza* y *Sphrightly*. Barcos de Estados Unidos, las fragatas: *Eucane, Governor, Hawkins, Gral. Knox, Newhaven*; los bergantines: *Harmony, Fanning, Wasp*; las goletas: *Hero*, y *Free Gift*, (al mando de Thomas Dunbard, pertenecía a la flotilla antártica de Benjamin Pendleton, en la cual estaba Nathaniel Brown Palmer)<sup>173</sup>

El 6 de noviembre, el coronel de Marina D. Jewett procede a tomar posesión del archipiélago de las Islas Malvinas, como un acto de jurisdicción propia sobre un territorio heredado de España y reasumiendo su soberanía.

El acto fue presenciado por una respetable cantidad de marinos extranjeros y se realiza un desfile militar del que tenemos el relato de Weddell que dice:

*En pocos días el toma posesión formal de estas islas para el gobierno patriótico de Buenos Aires, lee la declaración bajo sus colores [de la bandera], plantados en las ruinas del puerto, y el saludo de fuego de 21 cañonazos. En esta ocasión los oficiales estaban de uniforme de gala, exactamente como en nuestra armada, pero que poco concordaba con el estado ruinoso de su nave. El fue bastante savio como para calcular el efecto de este desfile en las mentes de los capitanes de buques que estaban en las islas, y como había reclamado los restos del naufragio del barco francés antes mencionado, y la exclusión de varios buques que habían llegado, con destino a Nueva Shetland, era consciente de que una apariencia de autoridad era necesaria. De hecho, logró despertar temor en las mentes de algunos capitanes, que por miedo a ser robados o capturados uno de ellos propuso levantarse en armas contra él. Pero ante un razonamiento sobre lo infundado de sus temores y presentarle al capitán Jewett, confesó su error y sus temores desaparecieron. El 20 de noviembre zarpé de Port-Louis, y dejo al capitán Jewett terminando sus reparaciones. Desde entonces he escuchado que tomó el barco hasta el río de la Plata, y que ahora está en el servicio brasileño.<sup>174</sup>*

Jewett asume entonces el mando militar del archipiélago malvinense, reafirmando la soberanía en el Atlántico Sur; con el izamiento de la primera bandera argentina, y la lectura de la Proclama en las ruinas de Puerto Soledad.

El *General Knox* con su capitán W.B. Orne, volvió a Salem con 500 pieles de lobos, 600 barriles de aceite de ballena y una copia de la carta de Jewett, que fue publicada localmente para advertir a otros balleneros.<sup>175</sup>

La difusión de la carta se hizo a través de la *Gazeta de Salem*, de los Estados Unidos. Dicha crónica reproduce, además, una carta fechada en las islas Malvinas el día 6 de noviembre de 1820, cuyo autor es el mismo Jewett, y que éste había enviado a los marinos extranjeros presentes en las islas. Esta copia tenía como destinatario al capitán W. B. Orme del *Gral. Knox*

*Señor, tengo el honor de informarlo sobre mi arribo a este puerto para tomar posesión de estas islas en nombre del Supremo Gobierno de las Provincias Unidas de Sud América. Esta ceremonia se llevó a cabo públicamente el día 6 del actual mes de noviembre. Y el*

*pabellón nacional izado en el fuerte fue saludado por esta fragata en presencia de varios ciudadanos de los Estados Unidos y súbditos británicos.* <sup>176</sup>

En España se publica en *El Redactor de Cádiz*

*Gibraltar — agosto de 1821, El coronel Jewett de la marina de las Provincias Unidas del Sur de América y comandante de la Fragata 'Heroína', en circular de fecha 9 de noviembre de 1820 en el Puerto de la Soledad previene haber tomado el 6 posesión de las Islas Falkland en nombre de dichas provincias.*

El *Argos* de Buenos Aires publica la noticia el día 10 de diciembre de 1821, aunque ya había noticias por el arribo de la goleta norteamericana *Rampart*, que había llegado el día 17 de febrero con un integrante de la *Heroína*, comisionado para trasladar la goleta desde las Malvinas hacia Buenos Aires en calidad de presa. <sup>177</sup>

La Corona británica, no formuló reclamos, ni objetó este acto posesorio registrado en puerto Soledad, tampoco reclamaciones a los representantes diplomáticos en Londres.

John Prevost, agente de los Estados Unidos para Chile, Buenos Aires y Perú, le escribía al secretario de Estado John Quincy Adams, acerca de la Islas, y del interés de los ingleses para adueñarse de ellas. En otra comunicación epistolar, planteaba la posibilidad de obtener las Islas para los Estados Unidos.

David Jewett en puerto Soledad procedía a la detención de naves dedicadas al contrabando y la persecución de los foqueros y balleneros. Entre ellas la goleta norteamericana *Rampart*, procedente de Lima y decía que con destino a Cadiz.

La captura de esta nave, tras su arribo a Buenos Aires, generó las embestidas del agente comercial y marítimo de los Estados Unidos en Buenos Aires, John

Murray Forbes, que acusaba a Jewett de pirata. Tras largas discusiones diplomáticas, con muchos intereses cruzados, el Tribunal de Presas se expidió en contra del capitán Farrin de la *Rampart*.

Como respuesta a la relación redactada por Jewett en Puerto Soledad el 1º de febrero de 1821, en donde explicaba la grave situación, el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires decide su relevo por el Coronel William Mason (Masson ó Mazon).

Mason se embarca en el bergantín holandés *Dos Hermanos*. En abril de 1821 arriban a las Islas y parten a Buenos Aires en el *Galvez* los tripulantes de la *Heroína*. William Mason sustituye a Jewett en el Gobierno de las Islas Malvinas.

En Buenos Aires se inicia el juicio a los acusados de motín en la *Heroína*, que son encontrados culpables.

Weddel en su relato también cuenta su paso por Puerto Egmont

**GIBRALTAR—Agosto de 1821—El coronel Jewett de la marina de las Provincias Unidas de Sur de América, y comandante de la fragata Heroína, en circular fecha 9. de noviembre de 1821 en el puerto de la Soledad, previene haber tomado el 6. posesión de las islas Falkland en nombre de dichas provincias. (Redactor de Cadiz.)**

*pero sin duda el lugar fue elegido mal. Las ruinas de parte de la ciudad siguen estando [...] Los colonos habían extendido sus huertas al parecer hacia el oeste de esta montaña, pero durante el invierno los rayos solares que se pierden en la mayor parte del día. [...]*

*Cómo una situación tan triste y poco propicio pudo haber sido su elección, me cuesta entender, a menos que fuera a causa del anclaje. [...]*

*hay muchos cerdos, que habían sido dejadas por los colonos, corriendo salvaje en la isla Saunders, pero ahora están casi extintos. Los cauquenes, que hace unos años eran muy numerosos, ahora casi no se encuentra, de modo que los únicos suministros que se pueden esperar son los patos y gansos que se alimentan de pescados en las costas, y por lo tanto muy pronto son nauseabundos al paladar.* <sup>178</sup>

Entre 1820-25 se reducen las flotas inglesas en el Atlántico Sur. Se reemplaza el aceite de mamíferos marinos por gas de carbón para la iluminación doméstica y de calles. También se reduce la demanda de pieles de lobos para sombre-

ros, reemplazada por los sombreros de *seña* ya de uso común. Pero los loberos americanos siguen muy activos y se reactivan las fábricas domésticas de sombreros baratos de piel de lobos en Albany.<sup>179</sup>

1821 Ambrose Crámer, un militar francés al servicio del gobierno de Buenos Aires, fue enviado a reconocer la costa patagónica. Su informe respecto de la península fue desalentador y contrastó notablemente con las observaciones de Jones.

1822 Cap. Benjamin Morrell, de Estados Unidos, recorre las costas del Chubut. Da datos precisos para balleneros y loberos de donde recalar y obtener sus presas. Informa las épocas y lugares en donde encontrar ballenas, lobos y huevos de aves. También encuentra al sur de punta Ninfa manadas de vacunos salvajes. En Puerto Santa Cruz se encuentra con un grupo de 200 tehuelches.<sup>180</sup>

1822 Estados Unidos reconoció a las Provincias Unidas del Río de la Plata como Estado independiente.

1823

El 28 de agosto de 1823, solicitud de Jorge Pacheco con Luis Vernet, para explotar el ganado alzado de Malvinas a cambio de cancelar deudas con el Estado, y con el compromiso de reparar las instalaciones.

*La isla de la soledad, una de las siete con el nombre general de Malvinas, abundan lobos y debe tener algún ganado vacuno y caballar, de que se abandonen la isla; la aspereza y rigidez del clima la tiene desierta y a disposición de uno u otro navegante extranjero que ha querido ocuparla momentáneamente. Pacheco al Gob Bs As. 23 ag 1823*

Al mismo tiempo realizan un contrato firmado con Robert Schofield, empresario inglés, en donde se establecía que matarían 20,000 cabezas por año.

Pablo Areguati es designado comandante del archipiélago a solicitud de Pacheco, quien parte para las Islas. En el relato de Vernet:

*1823. — El Gob° dio en gracia a D. Jorge Pacheco en consorcio conmigo ciertos terrenos en la Isla de la Soledad y los ganados existentes en ella.*

*En este mismo año el Gob° nombró a D<sup>n</sup> Pablo Areguati Comandante de las Islas Malvinas.<sup>181</sup>*

Un primer intento de Pacheco por establecerse en las Islas fracasó. El segundo intento, realizado personalmente por Vernet, tuvo éxito en 1826. De modo que hasta esta fecha no había existido un establecimiento no militar de las Provincias Unidas en las Islas.<sup>182</sup>

### **La doctrina Monroe**

En el mensaje del presidente Monroe al Congreso de los Estados Unidos del 2 de diciembre de 1823, decía:

*Que los continentes americanos no son susceptibles de colonización por las potencias europeas.-*

*Que EE.UU. considera peligrosa para su paz y seguridad toda tentativa por parte de las potencias europeas, de extender su sistema político a una porción cualquiera del hemisferio americano; y conceptuarán como manifestación de sentimientos hostiles contra EE.UU. cualquier intervención de una potencia europea en una de las repúblicas que han declarado o sostenido su independencia, con el objeto de oprimirlas o de ejercer de cualquier modo una influencia dominante en sus destinos.*

### **La dependencia comercial con Gran Bretaña**

La dependencia comercial con Gran Bretaña se inició en 1824, cuando la provincia de Buenos Aires tomó un empréstito de un millón de libras esterlinas a la Banca *Baring Brothers*. Aquel crédito, del que sólo llegó a Buenos Aires poco más de la mitad de la cifra convenida, marcó el inicio del endeudamiento externo argentino. El Empréstito Baring sólo se pudo saldar definitivamente en 1947, 123 años después de haber sido contraído.<sup>183</sup>

Enrique Libanus Jones forma otra sociedad con Manuel Pasman, Miguel Ogando, Luis Vernet y Juan Andrés Gelly, con el propósito de faenar el ganado vacuno arisco de la península de San José. Utilizaron el bergantín *Alerta*, al mando del capitán Juan Use, *Vernet, establecido en la estancia, se ocupaba en extraer sal de las Salinas.*

1824

Don Vicente Casares envía una expedición desde Buenos Aires con peones y caballos. Desembarcan en puerto Valdés. La expedición Casares, logró obtener cerca de 3000 cueros

1825

El bergantín *Belgrano*, al mando de Seguí, llega a Puerto Soledad; también lo hace la *Sarandí*. Vernet regresa a Buenos Aires y celebra nuevo contrato de colonización y pesca con Pacheco.

Se inicia la Guerra con el Brasil.

Enrique Libanus Jones abandona la empresa pero sus socios continuaron pues el año siguiente cuando fue enviado a inspeccionar las costas patagónicas Francisco José Seguí, ante la noticia de que ingleses y norteamericanos explotaron en forma indiscriminada lobos y ballenas, los encontró todavía allí.

## Gran Bretaña reconoce al Estado argentino

Gran Bretaña no presenta ninguna objeción a la soberanía argentina de las Malvinas al firmar el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación con las Provincias Unidas del Río de la Plata en 1825, ni al reconocer la independencia argentina.

Los buques extranjeros de la zona eran advertidos sobre la prohibición de pescar y cazar en las aguas jurisdiccionales argentinas; la violación de esta normativa implicaba que los infractores serían enviados a Buenos Aires para ser juzgados.

A fines de diciembre de 1825 Luis Vernet firma el documento declaratorio en donde plantea formar una población en las Islas Malvinas. Allí plantea sus razones empresariales de explotación y lo relativo a los terrenos de las Malvinas y las demás Islas del grupo

*Yo, el abajo firmado, Don (mancha de tinta) Vernet estando próximo á hacer viaje a las Is (mancha, id) **Malvinas para formar una poblacion sobre la Isla Oriental y domesticar sus ganados al-***

*zados, en la esperanza q<sup>e</sup> con esto daré un gran impulso p<sup>a</sup> la mejora de mi fortuna, [...] mis indicadas empresas puedan llegar a tener resultados muy importantes, como lo espero, tal como dar un valor real a los terrenos valdíos de las citadas Islas, y que este aumento de valor, respecto la Isla que yo poblaré, redundará en mi particular provecho, en razon del derecho de propiedad que adquieriré, ó por ser el primer poblador, ó por concesiones que me hicieren (roto) Gobierno en recompensa del valor que mis empresas dieran a las demás Islas del grupo [...] haciendoles el especial encargo, de no dar publicidad a este documento mientras dure la actual guerra con el Brasil, a fin de no exponer mis empresas a las hostilidades de los buques de guerra enemigos, considerandome hijo adoptivo de esta Republica [...] Que en el referido concepto de mis derechos y que el valor que son suceptibles de tomar los terrenos de la Isla Oriental de Malvinas [...] disponer de esta mitad del modo que sea mas conveniente para dar valor a la otra mitad, sea por donaciones de suertes de chacra á los primeros dozientos individuos q<sup>e</sup> vayan a poblar en la citada Isla, ó sea por ventas de tierras a capitalistas que quieran entrar en la especulacion de mandar por su cuenta pobladores allí, empleando el producto de las ventas en el fomento de la poblacion, [...] quiero sin embargo, en consideracion al [mancha] que han estado mis acreedores privados de sus fondos que [mancha] los primeros diez años contados desde que haya una po [mancha] acion de dozientas almas en dicha Isla Oriental de Malvinas, mantengan posesion de las tierras que les he cedido*

*[...] Y para que conste lo firmo en Buenos Ayres á 26 de Diziembre de 1825.*

*LuisVERNET*<sup>184</sup>

El 10 junio Vernet vuelve a viajar y firma un nuevo contrato con el gobierno que le concedía todas las tierras que no habían sido dadas a Pacheco y además la isla de los Estados. El 30 agosto iza la bandera nacional, y colocó cuatro baterías en lo que llamó Fuerte Federación.<sup>185</sup>

1826 - 1827

Philip Parker King y Pringle Stokes -1º expedición hidrográfica inglesa- Primer viaje de Fitz Roy. Realizan numerosos viajes, y un relevamiento muy detallado de toda la costa patagónica.

Vernet dice para este año:

*1828. — En 1828 el Gob° contrató conmigo la formación de una colonia sobre la misma Isla bajo la inmediata obediencia del Gob° de B° A° dando me para ayuda de gastos los terrenos que aun no estaban cedidos— y la Isla de los Estados situado en la inmediación de la tierra del Fuego cuyas maderas debían servir p<sup>a</sup> los edificios de los colonos.<sup>186</sup>*

## Fundamentos de soberanía: La Colonia de Soledad

El 5 de enero de 1828 Vernet plantea sus planes al gobierno con toda claridad. Propone establecer una colonia en tres años y de esta manera establecer la continuidad de los derechos de posesión de las Islas Malvinas tenida antes por los españoles.

*Excelentísimo Señor — Don Luis Vernet ante Va Excelencia respetuosamente y del modo que mas haya lugar me presento y digo: Que deseando el fomento de este pais y su propio engrandecimiento he creído oportuno empeñarme en el establecimiento de una colonia en la isla de la Soledad una de las del grupo de las llamadas Malvinas. Pero como para esto necesito de la proteccion del Gobierno y de todas aquellas consideraciones que deben dispensarse no solo al dueño de esta empresa si tambien á los nuevos colonos me ha parecido conveniente el que para la asecusion de este importante objeto se digne Va Excelencia cederme en ambos derechos de posesion y propiedad o ampararme en los mismos con respecto á los terrenos todos de la Isla que no hubiesen sido cedidos á Don Jorge Pacheco, é igualmente de la Isla llamada [tachado] Statenland sobre la costa de la tierra del fuego. Mis compromisos seran establecer la **Colonia dentro de tres años de la concesion del permiso, quedar bajo la inmediata obediencia del Gobierno de Buenos Ayres** lo mismo que los colonos, que serán tratados como ciudadanos de la Republica y gozaran los mismos derechos. Que será igualmente condicion expresa que en el caso que sea preciso extender la Colonia á otras Islas [...]*

*la Colonia seran libres y exentos los colonos de toda clase de pechos, ó contribuciones, derechos marítimos ó terrestres durante los primeros treinta años de establecida la colonia. Que por igual termino gozara la colonia del derecho esclusivo de la pesca por las costas de la tierra del fuego, Islas Malvinas, y demas costas é Islas de la Republica, cuya exclusion no sea extensiva á los hijos del Pais si no á los extrangeros Es presiso considerar que el Gobierno permitiéndome **el establecimiento de la colonia en las Islas Malvinas bajo las condiciones expuestas, no hace otra cosa que recuperar un territorio que estaba como abandonado, pero que adquirido por los Españoles, no ha perdido este Gobierno el derecho de posesionarse de ellos.** No hay otro arvitrio para que otra Nación no pueda tener miras particulares, que el establecimiento ó fundacion de una colonia. Todo esto corresponde y es de la inspeccion del Gobierno en todos los países civilizados. [...] Yo en mi solicitud no trato de otra cosa que el de que Va Excelencia adquiera derechos y ponga en ejercicio su jurisdiccion respecto de aquellas Islas. [...] las ventajas incalculables que resultan de la colonizacion de aquellas Islas. En primer lugar el incremento de la poblacion, la extensión de limites, adquisición de puertos de superior calidad, introduccion de un nuevo ramo de comercio en la Pesca; y por ultimo que teniendo esta misma pesca industriosa una tendencia á la formación de un gran numero de marineros hijos del Pais, podra esperarse que en algun tiempo se haga formidable la marina de Buenos Ayres. Por tanto — A Va Excelencia pido y suplico que habiendome por presentado se sirva concederme el permiso solicitado con lo demas que contiene esta solicitud que en ello recibiré merced y gracia, etcétera.— Luis Vernet — Buenos Aires cinco de Enero de mil ochocientos veinte y ocho.<sup>187</sup>*

En otra nota del 8 de enero de 1828 amplía los beneficios económicos y estratégicos que traerá al Gobierno la población de las Islas

*Considerando el Gobierno los grandes beneficios que reportará al pais con la poblacion de las Islas cuya propiedad se solicita pues ademas del incremento que necesariamente va á tomar su comercio con las Naciones extranjeras, se abriran nuevos canales á la prosperidad Nacional, con el fomento del importante ramo de la pesca, [...] que en la actual*

*guerra con el Emperador del Brasil, y en cualquiera otra en que en lo subsesivo pueda verse empeñada la Republica, nada será mas conveniente que el encontrar en aquellas Islas, un punto de apoyo para las operaciones Marítimas y proporcionar á los corsarios puertos seguros donde dirigir sus presas; que para la población y extension del territorio en las costas del Sud y fomento de sus puertos nada podra ser mas útil que la poblacion de aquellas Islas; y ultimamente, que los inmensos gastos que necesariamente deben hacerse para llevar al cabo una empresa de esta naturaleza, en manera alguna pueden ser recompensados sino con la propiedad de [...] los terrenos, que en la Isla de la Soledad, resultasen valdíos, deducidos los que se concedieron á Don Jorge Pacheco [...] mas reservándose el Gobierno una extension de diez leguas cuadradas en la Bahiade San Carlos y la Isla de Statenland; con el objeto y bajo la expresa condicion de que dentro del termino de tres años, contados desde la fecha deberá hallarse establecida una colonia [...] acuerda demas: primero: que los colonos queden libres del pago de toda clase de pagos, de contribucion, exeptuando aquella que se considere necesaria para el sosten de la Autoridad ó autoridades que se establescan; de todo derecho terrestre, y cualesquiera marítimo de exportacion, y de los de importacion de los efectos que se introduscan para el sosten de la Colonia, por el termino de veinte años que deberan contarse desde la fecha del vencimiento de los tres que se acuerdan para el establecimiento de la Colonia. Segundo. Que por igual termino de veinte años y con libertad de derechos, gozará la Colonia del uso de la pesca en las dos Islas cuya propiedad se concede, en todas las Malvinas, y en las costas del continente al Sud del Rio negro de Patagones. Tercero. Que en el caso de estenderse la población álas otras Islas, dentro del periodo de los tres años acordados para el establecimiento de las que se conceden, estará el director de la Colonia en la obligación de comunicarlo al Gobierno para proveer lo que estime conveniente [...]*

*Don Luis Vernet [...]*<sup>188</sup>

El gobierno de Buenos Aires adjudica libremente a Vernet la isla de los Estados y la isla Soledad, con excepción de las treinta leguas cedidas, en esta última, a Pacheco y otras diez atribuidas al fisco, con derechos exclusivos de pesca por veinte años y la condición de fundar una colonia.

Inglaterra no protesta por este contrato, como tampoco lo hizo por el de 1823 y la ley de 1821.

1829 El 17 de junio de 1829 se publica en *La Gaceta Mercantil*, una nota acerca del descuido de las Islas por parte de gobiernos anteriores y la valoración e importancia que el gobierno actual da a las mismas

*Una de las medidas más importantes del gobierno actual ha sido la organización política y militar de las islas Malvinas, y de los terrenos adyacentes al estrecho de Magallanes. Las administraciones anteriores habían mirado con indiferencia aquella porción considerable del territorio de la República, ni pensaron tan sólo en proclamar el derecho de soberanía, que heredamos al sacudir el yugo de la metrópoli.*

*La falta de población, y el estado salvaje de aquellas regiones, pueden haber influido en aquel descuido.*

*Muchos años discurrirán antes que podamos figurar entre las potencias marítimas; y sólo entonces conoceremos la importancia de las islas Malvinas. Los franceses y los españoles que fueron sus primeros pobladores, no las apreciaron más que nosotros...*

*Aunque nuestra marina esté en su infancia podemos sacar gran provecho de las islas Malvinas. [La Gaceta Mercantil, 17-VI-1829]*<sup>189</sup>

En *El Pampero* del 19 junio de 1829, hace más de 180 años, se escribieron estas palabras, algunas mantienen una muy notable actualidad

*Cualquiera que se haya fijado en el decreto del gobierno, publicado en nuestro número 97 sobre las islas Malvinas, se habrá advertido cuánta debe ser la importancia de aquel punto cuando la autoridad, rodeada de tantos y tan urgentes negocios, hace este acuerdo especial. Con efecto, el gobierno ha dado un decreto que prueba su previsión, al paso que da una señal de aprecio con que debemos mirar un puerto de los más importantes en América, y que indudablemente nos pertenece. Reasumiendo nuestros derechos, y habiéndonos emancipado de la antigua dominación de la metrópoli, es un consiguiente el título a la posesión de todo el territorio, puertos, etc., que hacían parte de la dominación española [...] En esto [formación de la marinería nacional] debe procederse con actividad, porque es una de las grandes potencias que ha de mover este país para ser lo que es preciso que sea. Sobre todo, su seguridad más que nada le insta por esta creación, sin la que siempre*

*será esclava de su comercio pasivo y estará a merced del que posea un solo buque de fuerza. [...] ¿Por qué nuestros frutos navegarán el océano cubiertos siempre del pabellón extranjero? ¿Por qué no empezaremos a disfrutar las ganancias de los retornos y a dejar de ser los meros revendedores de las segundas manos que nos traen aquellas mercaderías que compramos? [El Pampero, 19-VI.1829.]<sup>190</sup>*

### Los intereses franceses y las Malvinas

Durante los años 1821 -1843 nacen numerosos proyectos en la mente de oficiales de la Marina francesa respecto a las Islas Malvinas, el Estrecho de Magallanes y la Patagonia. Algunos proyectos contemplaban colonias de poblamiento. Otros proponían la adquisición de bases, puntos de apoyo, para una marina de proyección planetaria como la británica. El estrecho de Magallanes se convierte en una vía estratégica indispensable para las ambiciones francesas en Oceanía.

El más destacado exponente de una ocupación francesa era el contra almirante Dumont d'Urville, secundado por Du Buzet y el hidrógrafo Vincendon Dumoulin.

Louis Eugene Maissin proponía el empleo del vapor y el establecimiento de una colonia en la desembocadura del río Gallegos. Sin embargo los proyectos se veían paralizados por el proyecto del paso por el istmo de Panamá.

Los franceses se lamentaban de no tener bases en los mares del sur para proteger el comercio francés. De los numerosos proyectos en relación al estrecho, enumeraremos aquí solo los que implicaban a las Islas Malvinas.

Una de las primeras propuestas es de Louis Isidore Duperrey, que participó de la expedición de Freycinet, que naufragaron en Malvinas con el *Uranie* y luego vuelve a pasar con la expedición de la *Coquille* 1822-1825, preparó un informe para el Ministro de la Marina proponiendo la anexión de las Islas Malvinas y el establecimiento de una colonia. Era esencial que Francia aprovechara los desórdenes en las nuevas repúblicas americanas antes que una de ellas decidiera establecer ahí una colonia.

Otro naufrago de la *Uranie*, Jérôme Larnarcha en 1821 presenta un proyecto de establecimiento penal en las islas.

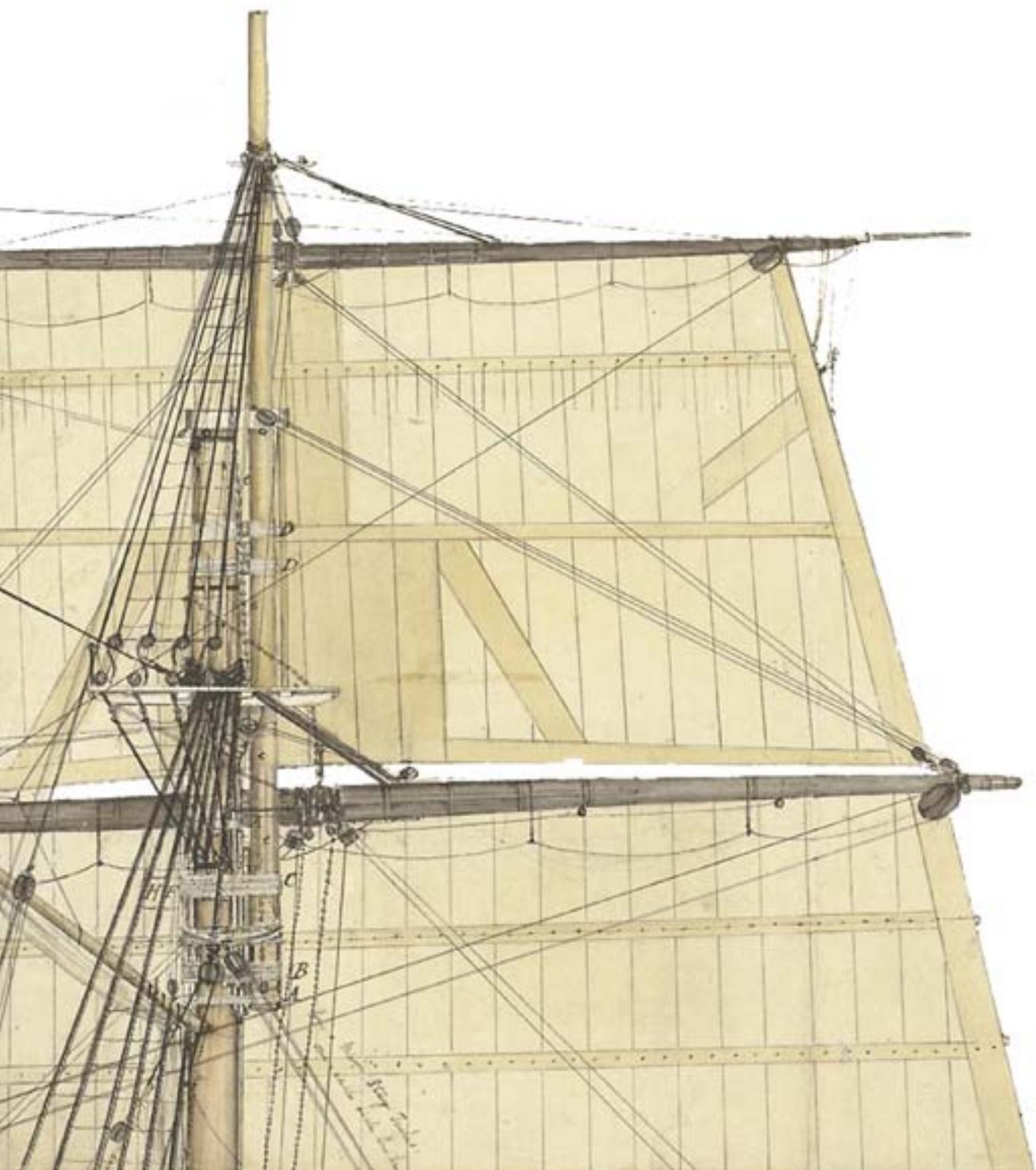
En 1829 el Cónsul General de Francia en Buenos Aires propuso la anexión de la Patagonia. Este proyecto fue retomado por el vizconde de Venancourt, co-

mandante de la estación naval del Atlántico Sur. Le presentó al ministro de la Marina un *Proyecto de colonización en las costas de los patagones América Meridional*. El proyecto contemplaba una expedición militar contra Buenos Aires, provincia que sería restituida a España a cambio de sus derechos sobre la Patagonia. Se fundarían varias ciudades y la capital sería llamada *Nueva Angouleme*, el resto de la colonia sería fundada sobre el río Negro en un lugar cercano al Carmen (de Patagones). También se aconsejaba la ocupación de Puerto Valdés en la península de San José y el puerto de San José por razones militares.<sup>191</sup>



*La colonia de Puerto Luis*





## 6. La colonia de Puerto Luis

### Gobernadores argentinos de 1829 a 1833

- 1829 - 1831 - Luis María Vernet
- 1832 - 1832 - Juan Esteban Francisco Mestivier
- 1832 - 1833 - José María Pinedo

Existe un documento de Vernet *del 26 de mayo de 1829*, previo a la creación de la Gobernación, en que da cuenta de la creación de la Colonia, que ya tiene 112 pobladores, los reconocimientos realizados y los intentos para fomentar la migración.

*Habiendo conseguido el derecho de propiedad a las tierras valdías de la Isla Oriental de Malvinas [...] y muy especialmente p<sup>r</sup> la concesion expresa que me ha hecho el Gobierno p<sup>r</sup> decreto del 5 de Enero del año próximo pasado de 1828, cuyos originales adjunto; y habiendo fundado sobre la mencionada Isla una colonia que cuenta en la actualidad con ciento y doce pobladores de ambos sexos; hecho un prolijo reconocimiento de sus puertos, bahías, brazos de mar, cerranías, valles, llanuras, y de sus demas localidades, y deslindando estas secciones p<sup>r</sup> señales naturales; nombrado agentes en varios payses para fomentar la emigracion a las secciones puestas á sus respectivos cargos, facultandolos para hacer donaciones de suertes de terrenos de chacras á los individuos que vengan á poblar y á gozar de los privilegios decretados á favor de los colonos de Malvinas segun consta del citado decreto; y tomado otras varias medidas cuyos efectos es de esperarse daran prontamente un valor real a las tierras cuya propiedad he adquirido [...]*

*y para lo que pueda servir, para mejor inteligencia de las secciones en que hé dividido la Isla oriental de Malvinas, adjunto y igualmente un mapa de la misma.*

*[...] Luis VERNET<sup>192</sup>*



Mapa levantado por el gobernador Luis Vernet sobre sus reconocimientos practicados en 1826/1828 en las islas Malvinas. Algunos toponímicos son: *Rincón del Alasán, San Martín, Golfo Hermoso, Punta Federal, Estancia Rosas, Estancia Borrego, Rincón del Chasco*, etc., hoy desaparecidos bajo las denominaciones británicas. Se trata de un trabajo en colores de Federico Hornung. Hecho en Buenos Ayres á 13 de Mayo de 1829

## 6.a. El 10 de junio de 1829

### Creación de la Comandancia Política y Militar de las Islas Malvinas

El 10 de junio de 1829 el gobierno argentino promulgó un decreto creando la Comandancia Política y Militar de las Malvinas. Las autoridades nacionales de Buenos Aires bajo la presidencia de Martín Rodríguez, expidieron el decreto disponiendo que, *Las Islas Malvinas y las adyacentes al Cabo de Hornos, en el mar Atlántico, serán regidas por un Comandante Político y Militar*. El texto del decreto es importante pues en él se exponen claramente los antecedentes del gobierno que justifican la posesión del archipiélago::



Escudo de la Comandancia de Malvinas y Adyacentes.

*Cuando por la gloriosa revolución del 25 de mayo de 1810 se separaron estas provincias de la dominación de la Metrópoli, la España tenía una posesión material en las islas Malvinas, y de todas las demás que rodean al Cabo de Hornos, incluso la que se conoce bajo la denominación de Tierra del Fuego, hallándose justificada aquella posesión por el derecho del primer ocupante, por el consentimiento de las principales potencias marítimas de Europa y por la cercanía de estas islas al Continente que formaba el Virreynato de Buenos Aires, de cuyo Gobierno dependían. Por esta razón, habiendo entrado el Gobierno de la República en la sucesión de todos los derechos que tenía sobre estas Provincias la antigua metrópoli, y de que gozaban sus virreyes, ha seguido ejerciendo actos de dominio en dichas islas, sus puertos y costas a pesar de que las circunstancias no han permitido ahora dar a aquella parte del territorio de la República, la atención y cuidados que su importancia exige, pero siendo necesario no demorar por más tiempo las medidas que pueden poner a cubierto los derechos de la República, haciéndole al mismo tiempo gozar de las ventajas que pueden dar los productos de aquellas islas, y asegurando la protección debida a su población; el Gobierno ha acordado y decreta:*

*Art. 1º Las Islas Malvinas y las adyacentes al Cabo de Hornos en el mar Atlántico, serán regidas por un Comandante Político y Militar nombrado inmediatamente por el Gobierno de la República.*

*Art. 2º La residencia del Comandante Político y Militar será en la isla de la Soledad, y en ella se establecerá una batería bajo el pabellón de la República.*

*Art. 3º El Comandante Político y Militar hará observar por la población de dichas Islas, las leyes de la República, y cuidará en sus costas de la ejecución de los reglamentos sobre la pesca de anfibios.*

*Art. 4º Comuníquese y publíquese.*

*Firmado: Martín Rodríguez. Salvador María del Carril. <sup>193</sup>*

Resumiendo, la Argentina fundamentaba sus derechos en cuatro puntos,

- que España poseía las islas previamente,
- que esta posesión había quedado justificada por el derecho de ocupación,
- que las principales potencias marítimas así lo habían reconocido,

y finalmente,

- que las islas en cuestión se hallaban próximas al territorio del antiguo virreinato.

Por este acto, Vernet se había convertido en funcionario de un estado encargado de hacer cumplir las leyes del país.<sup>194</sup>

Estos argumentos son sostenidos en 1851 por el traductor de Grimbolt que ante la pregunta

*¿porqué pertenecerían á la Provincia bajo cuya jurisdiccion dependían, mas bien que á cualquiera otra provincia de las antiguas posesiones de la Corona de España?*

responde

[nota al pie 4 El T(raductor)] *La solución á la pregunta que hace Mr. Grimbolt es del todo sencilla. [...] Supuesto que la Patagonia, Tierra del Fuego, Yslas Malvinas, y tierras adyacentes formaron el Virreynato del Rio de la Plata, como propiedad de la España, (lo que es innegable) desde que este Virreynato se formó y declaró en Estado Soberano é Yndependiente, asumió todos los derechos de soberanía y jurisdiccion que tenia la España en esas regiones. Cuando intervino tan augusto acto, el nuevo Estado que se formó, nunca abdicó parte alguna del territorio que lo formaba; entendió, y entiende hoy, conservarlo íntegro, como lo han conservado los demás Estados de la América del Sud, que deben su nuevo ser á un hecho análoga. Todos han proclamado uniformemente, que la extensión de su territorio era el mismo que tenían y correspondía al Virreynato ó Capitanía general que ellos formaban, en la época del Coloniage.*

*Por lo demas es ridículo pensar que un territorio que forma parte de nuestras costas, ó que está encallada en nuestro suelo, ha de pertenecer de preferencia á una potencia situada á dos mil leguas de distancia de*

*él, y no al Gobierno y un país á quien lo ha ligado la naturaleza misma, que lo tiene mas á la mano, y puede mejor regirlo, y hacerlo servir para su seguridad. Mucho menos debe esto admitirse con respecto á los demas Estados Americanos, cuya posesión geográfica, los aleja de toda pretensión a este respecto. ¡Graciosa cosa seria ver á Chile, alegando por ejempló, propiedad en las Malvinas, y pretendiendo darle leyes, y a la Confederacion Argentina, haciendo lo mismo en Chiloé, ú en el Archipiélago de los Chonos!*

*Por lo demas, no es nuevo el hecho de que el distrito de Malvinas en tiempo de la España estuvo bajo la vigilancia y proteccion del Virey de Buenos Ayres; y da que multiplicadas cédulas se le expidieron para que no se dejase establecer en ellas á ningún extranero. [...] El T.<sup>195</sup>*

Acto seguido, Luis Vernet es nombrado *Comandante Político y Militar* de las Malvinas, con atribuciones civiles y militares.

La *Gaceta Mercantil* del 23 de junio de 1829 ya brindaba la información del Decreto

*Ya se ha dado ejecución al decreto sobre las Malvinas. Don Luis Vernet, natural de Hamburgo, hombre muy activo e inteligente, que había hecho una tentativa para explorar aquellas islas, ha sido nombrado su comandante político y militar. Se ha trasportado allí con su familia, y con cerca de cuarenta colonos ingleses y alemanes, con los que echará los cimientos de una colonia, en la bahía de Berkley, la misma en que se establecieron los franceses y los españoles. Su posición geográfica es en el lado exterior de la pequeña Malvina, más conocida bajo el nombre de isla de la Soledad.*

*No podemos menos que elogiar al gobierno por la actividad que ha desplegado en fomentar aquel establecimiento cuando se halla rodeado de atenciones más graves: esto prueba que no desconoce la importancia de un punto que se había mirado hasta ahora con la más culpable indiferencia. La Gaceta Mercantil 23-V1-1829.<sup>196</sup>*



*Luis Vernet*

Retrato de Luis Vernet.

Dice Vernet, acerca del acto formal en las Islas, el 30 de agosto:

1829. — Agosto 30 — Se reinstalo formalmente la comandancia de Malvinas, bajo salvas de artilleria, etc. <sup>197</sup>

## La Colonia de Puerto Luis

Vernet fue quien inició el desarrollo comercial de las Islas, y dio a conocer las utilidades que podría producir la colonia. El nuevo comandante procedió a mejorar el asentamiento de Puerto Soledad, al que rebautizó como *Puerto Luis*.

Promovió la exportación de cueros y carne salada; auspició la inmigración, nombrando agentes en el extranjero para que reclutasen colonos; cartografió el archipiélago; dividió las islas en once secciones, cada una a cargo de un funcionario de contralor independiente; parceló y distribuyó las tierras entre los colonos, etc.

El trabajo principal era la captura de ganado bagual, vacas y caballos, que se habían criado en sí desde la época de Bugainville. Algunos se dedican a la construcción en piedra, producción de quesos y manteca, huertas y a distintos oficios, zapateros, guerreros y sastres. También había médico.

La casa de Vernet era una casa de piedra de 24 m de frente por 30 de fondo. Al lado se encontraba una casa denominada *horno*, donde vivía el estaqueador de cueros y luego la huerta para el jardinero. Eran unas 10 casas de piedra y una serie de ranchos de *tepes* a lo largo de la orilla. Había dos grandes corrales para el ganado que se cazaba en el interior. En la Isla había otros dos corrales, uno de ellos estaba en el *Rincón del Toro* en Lafonia.

Unos 100 hombres fueron dispersados en distintos lugares de las islas: el *pueblo Dorrego* y el *pueblo Rosas*, y otros 12 puntos de puestos y corrales. El plan de colonización abarcaba todas las islas. También se hacían viajes a la Isla de

## Moneda circulante en las islas

El primer *billete* fue de 1 Peso, del año 1824 y luego el de 10 Pesos, en el año 1829. Era un pagaré emitido en las Islas Malvinas durante el mandato del argentino Luis Vernet. Circularon hasta agosto de 1833, Vernet le pagaba a los trabajadores asalariados en las islas en estos pagarés. Continuaron circulando como moneda, hasta 10 años más tarde de la ocupación británica, incluso en el Tesoro Público, hasta que el Gobernador Moody publicó billetes escritos a mano. Estos *billetes* tenían denominaciones de 1, 2, 5 y 10 pesos. Los billetes tenían sólo el anverso coloreado, el reverso estaba en blanco. <sup>239</sup>



los Estados para traer madera desde allí. Los caballos baguales no servían para montar. Vernet hizo llevar 200 caballos desde el Río de la Plata pero sólo llegaron vivos 80.

Los productos de las islas tenían como principal mercado a Buenos Aires: se exportaba carne salada, pescado en salmuera, sebo, cueros de lobos marinos y ganado vacuno, pieles de conejo, etc. Se calcula que en cinco años, se faenaron más de 5500 animales. La comandancia tenía asignadas algunas naves de transporte, comandadas por el asistente de Vernet, Matthew Brisbane, Emilio Vernet y otros.

Pasaban también por allí los loberos y balleneros. Realizaban las reparaciones de sus barcos y se abastecían de agua, verduras y carnes. Cuando arribaban naves loberas y pesqueras contratadas por la comandancia, el número de personas se elevaba a tres centenares.<sup>198</sup>

Vernet realizó contratos de trabajo con europeos, gauchos e indios; compra y transporte, desde Montevideo y Río Negro, de animales vacunos y equinos para mejorar las razas salvajes existentes en las islas; Adquisición de árboles y plantas; semillas de cereales, legumbres y flores; aves de corral; herramientas y útiles para la labranza, la construcción y la industria; arreos y recados para las caballerías; Compra de ropas y de géneros para el vestir y el abrigo, acopio de pertrechos para la defensa y la caza y provisiones para los almacenes.<sup>199</sup>

En su factoría consigue en corto tiempo salar 80 toneladas de pescado que vendió al Brasil.<sup>200</sup>

Vernet, se casó con María Sáez, tuvieron cuatro hijos, la menor de ellos Matilde, utilizaba el apodo de Malvina y nació en Puerto Luis. El 15 de julio de 1829, llegan en el *Betsy* a instalarse en Puerto Soledad. Allí lo esperaban Emilio Vernet, hermano de Luis, y Loreto Sáez, hermano de María. Durante su estadía llevó un diario en donde hay registros acerca de la salida de las naves



1833. Puerto Soledad. Acuarela de Conrad Martens

a la Georgias, a la Isla de los Estados, los casamientos que se produjeron, las muertes, las fiestas, etc. Pero la mayor parte del relato tiene las características de un diario personal.

El 1º de agosto de 1829, distribuyó, entre los marinos extranjeros, una circular en español e inglés, informándoles de la autoridad que investía en nombre del gobierno de Buenos Aires. Se les comunicaba también el reglamento de caza y pesca y la prohibición de matar ganado dentro de su jurisdicción.

María Sáez de Vernet en su *Diario* escribe

*Puerto de la Soledad. Domingo 30 de agosto de 1829. Muy buen día de Santa Rosa de Lima (Patrona de América) y por lo que determinó Vernet tomar hoy posesión de las islas en nombre del gobierno de Buenos Aires. A las 12 se reunieron los habitantes. Se enarbó la bandera nacional, a cuyo tiempo se tiraron veintiún cañonazos. Repitiéndose sin cesar “¡Viva la Patria!”. Puse a cada uno en el sombrero cintas de los dos colores que distinguen a nuestra bandera.”<sup>201</sup>*

Fitz Roy, un oficial de la marina inglesa cuando visitó las Islas, realiza una descripción de su visita a Vernet.

*El establecimiento está situado en el centro una pequeña ensenada a la que le entra un estrecho brazo de mar. En el tiempo de los españoles dominaban este brazo dos fuertes, ahora en ruinas, que se usan*



Campamento Aoniken'k en bahía San Gregorio. Acuarela de Martens. Viaje de Fitz Roy.

*para encerrar ganado que traen del interior de las islas. El gobernador Sr. Luis Vernet, nos recibió con suma cordialidad. Es un hombre muy bien educado que habla diversas lenguas. La casa en que vive larga y estrecha, de un solo piso, con paredes de piedra muy espesa. En su biblioteca hallamos un buen número de obras en castellano, alemán e inglés.*

*Durante la comida pasamos una agradable hora de conversación. Los comensales consistían, además del señor Vernet y su esposa, en el señor Brisbane y otros. En la noche tuvimos música y bailes. Había la pieza un gran piano y la señora Vernet nos entretuvo con excelentes cantos, quedando no poco sorprendidos de encontrar tales elementos de civilización donde nos habíamos figurado hallar sólo cazadores de lobos. Componen el séquito del señor Barnés unos 15 esclavos adquiridos del gobierno de Buenos Aires a condición enseñarles algún trabajo útil y después de cierto número de años, darles la libertad.*

*El número total de habitantes de las islas es de unas 100 personas, incluyendo entre ellas 25 gauchos y cinco indios. Había dos familias holandesas, dos o tres ingleses, una familia alemana, y el resto se componía españoles y portugueses que aparentaban desempeñar algún oficio, pero que en realidad no hacen nada. Los gauchos procedían de Buenos Aires, pero su capataz era francés.<sup>202</sup>*

## La comandancia en el Estrecho de Magallanes

Las proyecciones del negocio eran óptimas, y Vernet comenzó a planear una comandancia sobre Magallanes. Envío a Brisbane en el *Unicorn* para lograr un acercamiento con los Aoniken'k –tehuelches- del Estrecho. Estableció contacto con la caciquesa a la que apodaba *María (María La Grande, Reina María)* y la invitó a pasar dos semanas en las Islas Malvinas. Vernet había estado con ella en la península Valdés en 1824, en donde le había presentado sus quejas por la matanza de ganado cimarrón, pues tales haciendas eran de propiedad de los Tehuelches, pues se criaban en su territorio.

Vernet en su invitación a Puerto Luis, reconocía su poder, necesario para concretar el establecimiento de una factoría en la bahía de San Gregorio con su protección.

Página siguiente

Detalle de un grabado de Puerto Soledad.

En el mástil flamea la bandera Argentina.

en 1839 *Narrative of the surveying... Adventure and Beagle*, vol. II. BAA



Allí la esperaba Vernet con todos los pobladores. San León (o Centurión o Santorín), oficiaba de intérprete. Se le preparó una habitación para ella y su acompañante en la casa principal. A la noche se le brinda una gran recepción, María Vernet le regaló un vestido, pero *María* no se sacó su *quillango*. La visita duró unos 15 días, en los cuales consiguieron convencerla de las ventajas del proyecto. María vuelve al Estrecho y espera el cumplimiento de los planes de Vernet que no se pudieron concretar por la usurpación británica.<sup>203</sup>

## Gran Bretaña y las deliberaciones previas a la usurpación de las Islas

En marzo de 1829 Aberdeen comunica a Woodbine Parish la necesidad de apropiarse del archipiélago para controlar la navegación del Estrecho.

En una carta del cónsul W. Parish al primer ministro lord Aberdeen del 15 de marzo de 1829, se informa acerca de las concesiones que está otorgando el Gobierno de Buenos Aires en las Malvinas y de las intenciones de su ocupación. Es notable la claridad con que este inglés plantea la ocupación continua por parte de los españoles y ahora por las concesiones de las Provincias Unidas. Luego insiste en el reclamo británico, sobre la base de los informes de Weddel y otros.

*En una sentencia dada recientemente sobre algunos convictos, el actual gobierno de Buenos Aires, ha decretado que sean confinados en Martín García “hasta que el establecimiento en las islas Malvinas esté listo para recibirlos”.*

*Esto y la circunstancia de que el gobierno ha asumido sobre sí mismo en varias ocasiones la concesión de privilegios para formar establecimientos temporarios en esas islas con el propósito de loboar y apoderarse del ganado alzado que se encuentra allí, me llevan a hacer las presentaciones de este gobierno sobre la soberanía de esas islas, de acuerdo con la información de Sus Señorías, no teniendo conocimiento de que Su Majestad haya formalmente desistido de sus antiguos reclamos sobre ellas y considerando que ahora el comercio al Pacífico está abierto al mundo, ellas podrán ser consideradas de mucho más valor que antes, habiendo Su Majestad discutido sus derechos con la corte de España.*

*Una reciente publicación de Mr. Weddell, piloto de la Marina, que pasó dos inviernos en esas islas, da mucha información con respecto a ellas y supe a través de ella que no son para nada una región tan inhóspita e inhabitable como se supone generalmente.*

*Previamente a la revolución sudamericana, fue práctica de los españoles mantener continuamente en una de las islas una guardia sobre los convictos que eran enviados allí como castigo y también un pequeño velero de guerra, que como tal así como la guardia, eran relevados anualmente desde Buenos Aires.*

*Desde el año 1813, esta práctica fue descontinuada, pero los bonaerenses no han considerado menos que ese territorio es perteneciente a ellos y, hasta donde puedo saber, tienen ahora alguna idea de reocuparlo en la misma medida y para los mismos propósitos que tuvieron los españoles.*

*Tengo el honor de etcétera.* Woodbine Parish<sup>204</sup>

Movilizados por las acciones de Jewett primero y por los permisos y proyectos de Pacheco y Vernet, y el éxito alcanzado por el asentamiento de *Puerto Luis*, Gran Bretaña retoma su interés por las riquezas del archipiélago. Los británicos luego redactaron varias notas confidenciales e informes entre abril y junio de 1829. Gran Bretaña a la vez estaba necesitando un enclave estratégico en el Atlántico sur, como paso a las colonias australianas y al Pacífico, sin tener que recalar en Brasil; y a la vez que sirva como depósito de *pesquerías* de ballenas.

Uno de estos informes —del 16 de junio de 1829— es del teniente Langdom, que había pasado por las Islas en el *Hugh Crawford*, en 1827. Allí

*recibí un mensaje de un señor Luis Vernet indicando que él era superintendente de una Compañía de Comerciantes Británicos de Buenos Aires, quienes habían recibido una concesión de estas islas, del gobierno de ese Estado, y que él estaba allí con una partida de veinte americanos y españoles con el propósito de matar ganado y los caballos de las islas, salando el primero y sacar la piel de ambos para sus patrones, y que un bergantín era empleado por la Compañía para transportar estos artículos al Río de la Plata; al mismo tiempo se ofreció de abastecer el buque de carne salada de vaca a 2 peniques la*

*libra y fresca a 1 penique, pero pidió que no permitiese a ninguna persona del buque matar el ganado y los caballos. Yo me abastecí de carne de vaca salada y fresca de muy buena calidad a los precios anteriores y partí el día siguiente.*<sup>205</sup>

Luego plantea el tráfico creciente con las colonias australianas. Propone *la necesidad de que nuestro gobierno tome posesión de estas islas de nuevo*, después realiza una descripción de los recursos disponibles en las Islas.

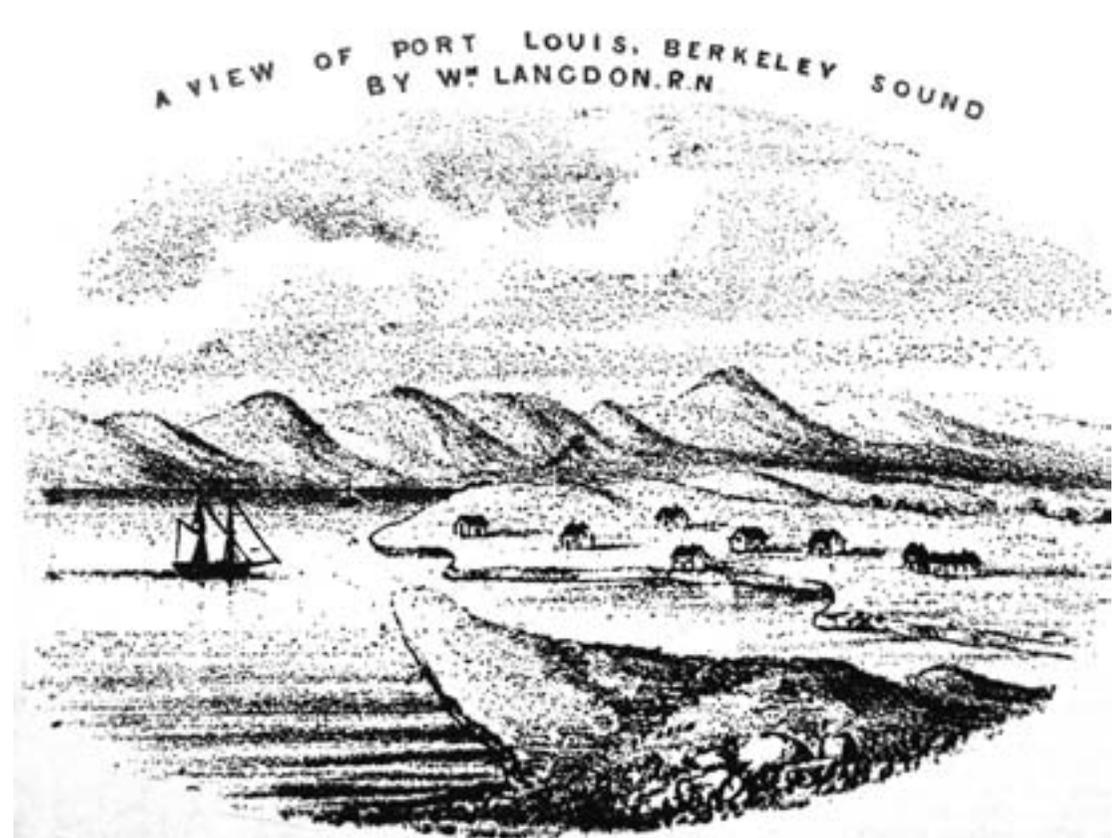
En otra carta de Porter Mac Queen al Sr. R. W. Hay, de noviembre del mismo año, hablan de la mejor isla desocupada, no de las Islas.

*Por carta del capitán Langdon veo que ha tenido el honor de tener una entrevista con usted, [...] tengo gran opinión de él como persona calificada para desempeñar aquellas tareas que probablemente se requerirán. Adjunto un extracto [...] sobre el punto de invasión de los derechos españoles. Cualquiera cosa que se haga debe ser hecha pronto; de otro modo dudo de que será demasiado tarde para que este país encuentre la mejor isla desocupada.*<sup>206</sup>

En la posdata cita los datos ya obtenidos por Colnett 30 años antes

*[...] llevados a cabo por orden del Almirantazgo en 1798, con el propósito de averiguar los puertos, bahías, ensenadas y sitios de anclaje en ciertas islas y costas alrededor del Cabo de Hornos, en los cuales los buques mercantes británicos pueden ser reparados.*<sup>207</sup>

En una carta del financista Beckington al ministro Roberto Peel del 11 de julio de 1829, solicitaba al gobierno de Su Majestad que se apoderara de las Islas Malvinas y también desarrolla las posibilidades estratégicas de las Islas, Patagonia o Tierra del Fuego



Vista de Port Louis por William Langdom

*[...] ya en las Malvinas, ya en la parte Sud del Continente o en la misma Tierra del Fuego. [...] sería en realidad como guardar el Mar del Sur y aún la circunnavegación del mundo bajo llave y no estaría distante el día en que estas Repúblicas le tuviesen miedo.*<sup>208</sup>

Beckington, sugería que se tomara posesión cuanto antes de los puertos o del puerto, con el modesto título de *Depósito de Pesquería de Ballenas del Sur*. Lo veía como el Gibraltar del Atlántico sur.<sup>209</sup>

Se destaca en estos documentos la necesidad de la urgencia de ocupación de las Islas. En el Río de la Plata el cónsul general es Woodbine Parish,<sup>210</sup>

*Recibido en todos los salones cuyas puertas se le abrieron de par en par, hasta el archivo, que entonces empezaba a crearse y de donde el señor Parish sacó algunos documentos de gran interés para él. Y fue él quien advirtió al gobierno británico acerca de la importancia que iban adquiriendo las islas Malvinas en el tráfico creciente que se realizaba a través del Pacífico.*<sup>211</sup>

El mismo cónsul negaba la formación de una colonia, solo se hablaba de relaciones comerciales. Dice en uno de sus informes, *No parece que se haya formado en estas islas desde entonces, 1774, colonia alguna*. Que son las típicas estrategias previas a las usurpaciones. El argumento es decir que la tierra no estaba ocupada, y desconocer todos los gobiernos españoles y argentinos hasta ese momento.

En una carta del 19 de junio de 1829 Luis Vernet se dirige a Woodbine Parish en donde dice:

*Le ofrezco una parte de mis empresas en las islas Falkland que no sea mayor de la mitad ni menor de la cuarta parte [...] Usted puede hacer más que nadie por su prosperidad, pues no tiene más que puntualizar a su gobierno las ventajas que obtendrían sus barcos de guerra que dan la vuelta al Cabo de Hornos con tocar en las islas en vez de hacerlo en los puertos del Brasil [...]*<sup>212</sup>

## 1829 Reclamo inglés por la promulgación del decreto argentino

En noviembre, y quebrando un silencio de más de medio siglo con administraciones españolas y argentinas en las Islas, el Reino Unido elevó una protesta por el decreto argentino de creación de la Comandancia Política y Militar de las Malvinas. El Encargado de Negocios del Reino Unido en Buenos Aires, el Sr. Woodbine Parish, lo informó a su gobierno adjuntando los antecedentes del

asunto y los supuestos títulos que, a su juicio personal, tenía la Gran Bretaña sobre el territorio, para presentar una protesta formal al ministro argentino de Negocios Extranjeros, Tomás Guido.

### 30 de agosto de 1829

Vernet a partir del 30 de agosto de 1829 comenzó a comunicarle a los capitanes de los loberos las nuevas disposiciones por medio de una circular. Vernet poseía el derecho exclusivo de la caza de lobos, por lo que una disminución en las loberías afectaba directamente sus intereses. Por este motivo, las actividades debían terminar de inmediato bajo amenaza de ser apresados y enviados a Buenos Aires para ser juzgados.

En la primera comunicación de Vernet al Gobierno de Buenos Aires, allí denuncia la depredación de la fauna, en donde se caza hasta en la época de procreación, lo cual podrá hacer desaparecer la especie. Luego reclama que necesita un buque de guerra para poder hacer efectiva la ley de *pesca*.

*Puerto de la Soledad de Ma. (roto) / 24 de Diciembre 1829 / El infrascripto Comandante político y militar de las islas Malvinas Terra del Fuego &a tiene el honor de elevar al conocimiento del Snr Ministro Secretario de Gobierno, q<sup>e</sup> el día 30 de Agosto día de S<sup>ta</sup> Rosa patrona de la America entró en ejercicio de las funciones con que el Superior Gobierno tuvo a bien honrarle al establecer esta comandancia: enarbolando la bandera de la patria bajo las salvas de la artillería e intimando a los habitantes el reconocimiento del dominio de la Republica sobre estas islas. / la Terra del Fuego y adyacentes.*

*El q<sup>e</sup> subscribe tiene la satisfaccion de poder lisongear al Superior Gobierno con la esperanza q<sup>e</sup> la nueva colonia progresara y aumentara rapidamente con la proteccion del Gobierno, pues siendo estas Islas (aunque muy aspero el clima) propias p<sup>a</sup> el cultivo, y para el pastoreo de ganados bacunos y lanar, y rodeadas de puertos seguros, y al mismo tiempo abundantes de pescados y amfibios, cuya pesca ofrecen ganancias considerables a los q<sup>e</sup> se resuelvan a poblar; no se necesita mas q<sup>e</sup> hacer efectiva la Ley de la pesca, p<sup>a</sup> q<sup>e</sup> reflueyen a beneficios de los nacionales las inmensas sumas q<sup>e</sup> desde muchos años reportan los pescadores éxtranjeros q<sup>e</sup> no contentos con pescar en la debida estación, lo hacen principalmente en el tiempo de paricion, lo q<sup>e</sup> si no se impide, en pocos años destruiara la especie.*

*El qº/ subscribe se hallara en aptitud de hacer respetar el reglamento de la pesca, y dar a esta comandancia la representacion debida, si el Superior Gobierno se dignare auxiliarlo con un buque chico de guerra, diez o doce cazadores, y otros tantos hombres de caballería.*

*El infrascripto reservando pª otra oportunidad el presentar al Gobierno un plano para el pronto fomento de la nueva colonia, y la comunicacion de informaciones interesantes sobre las denlas partes de este territorio, tan luego qº regresa una expedicion qe hace de aqui pa el Estrecho de Magallanes e Islas de Tierra del Fuego; tiene el honor de saludar al Snr Ministro Secretario de Gobierno con toda consideración.* <sup>213</sup>

Durante este año 1829 **Alcide d'Orbigny**, enviado por el Museo de Historia Natural de Paris, estuvo 8 meses en Carmen de Patagones.

El naturalista francés también se interesó por la colonia de Carmen de Patago-



1829 Grabados que ilustran el viaje de Alcide Dessalines d'Orbigny. *Tehuelches* frente al Fuerte del Carmen, uno de ellos está con una armadura y sombreros utilizados en las luchas rituales. Escena en un campamento. BAA; Caraballo 2008.

nes y la región de los ríos Negro y Colorado. d'Orbigny resaltaba el valor estratégico de las costas de la Patagonia por la comunicación entre los dos océanos, señalando el golfo de San Jorge y la bahía de San Julián como los puntos más apropiados para establecer: una *comunicación eficaz y constante entre los dos océanos*. <sup>214</sup>

## **Debilitamiento de la unión de los pueblos de la región**

En 1830, con 47 años murió Simón Bolívar, desahuciado ante el fracaso de su gran política continental. La política nacida de la revolución de 1810 se hallaba seriamente herida. A principios de 1829, José de San Martín había interrumpido su exilio europeo y llega a Buenos Aires. Pero se está al borde de la guerra civil, ocasionada por el fusilamiento de Dorrego. Prefiere entonces, no desembarcar para instalarse después definitivamente en Europa.



En 1830, José Gervasio Artigas está desterrado en vida en Paraguay. Es en los años de este contexto regional en los que se efectiviza la usurpación inglesa de las Islas Malvinas, a partir de 1833.<sup>215</sup>

Vernet comienza a aplicar la Ley de pesca y captura a tres barcos loberos norteamericanos: *Harriet*, *Breakwater* y *Superior*. El segundo escapa y retorna a Stonington, en el Connecticut. El relato de Grimbolt acerca de la situación de las Islas y la captura de los barcos es el siguiente:

*Entretanto el establecimiento de Vernet en la Soledad, ó Puerto Luis, según se quiera denominarla con el antiguo nombre frances ó español, progresaba. A fines de 1831 contaba ya un centenar de habitantes, entre los que se distinguían quince gauchos mandados por un Frances llamado Simón, que formaba la guardia del gobernador, cinco indios, quince negros esclavos, y algunos aventureros de todas las naciones, que Vernet habia llevado de Buenos Ayres y Montevideo: Mas no bastaba á Vernet ser el dueño absoluto de su isla. Continuando los balleneros ingleses y sobretudo los americanos en frecuentar esos parages, con menosprecio de sus órdenes y reglamentos, determinó en fin, hacer uso de los poderes que lo habían confiado, y el 30 de Julio de 1831, se apoderó por sorpresa de la Goleta “La Henriete” [Harriet], de Stonnington, que ya en 1829, habia forzado á alejarse de las islas Falkland. En el mes siguiente, capturó del mismo modo dos goletas de Nueva York, Las pieles de anfibios que estaban á bordo de estos buques, fueron inmediatamente transportados á los almacenes de Vernet, y las municiones y provisiones vendidas en remate por cuenta del Gobierno Argentino.*<sup>216</sup>

Con los capitanes de dos de las tres naves apresadas, Vernet había concertado un convenio en virtud del cual la *Superior* debía dirigirse a un lugar del Pacífico (más allá del cabo de Hornos), para cazar lobos. El producto de esta incursión se repartiría entre Vernet y los loberos, según fuese el resultado del dictamen del tribunal de presas de Buenos Aires. A causa de este convenio, Luis Vernet fue sospechado de mezclar sus provechos económicos personales con los altos intereses del gobierno, en cuyo nombre hizo las presas. Vernet respondió a esas acusaciones en febrero de 1832 en una *Representación* en la cual justificó su conducta y luego con un alegato sobre *el derecho de propiedad de la República en las expresadas islas (Malvinas) y adyacencias hasta el cabo de Hornos.*<sup>217</sup>

Mientras tanto la nave *Harriet* capturada, llega a Buenos Aires el 19 de noviembre de 1831, con Vernet y su familia a bordo. El capitán Davison —de la *Harriet*—, solicita el apoyo de George W. Slacum, cónsul de los Estados Unidos, quien desconoce no sólo las facultades de Vernet sino su jurisdicción en las Islas.

*Se le respondió que este negocio habia sido tomado en consideracion, pero que no podía admitirse su protesta, porque él [Slacum] no se hallaba caracterizado para ingerirse en cuestiones de esta naturaleza, que, por otra parte, los americanos no tenían ningun derecho de propiedad ni de pesca en, las islas Falkland, mientras que los de la República Argentina eran incontestables. Mr. Slacum anunció entonces que, si en el plazo de tres dias no se habían revocado los decretos de 1829 y no se restituía la “Henriete” [Harriet], y todo lo que se habia tomado de su bordo, iba á enviar á las islas Falkland la corbeta de guerra americana “Lexington”, que se encontraba en el Rio de la Plata, para proteger los buques de su nacion y usar de represalias.*<sup>218</sup>

En 1829 Simón Bolívar escribía estas palabras, descreyendo la Doctrina Monroe, y que son aplicables a estos sucesos.

*los Estados Unidos... parecen destinados por la Providencia para plagar la América de miserias a nombre de la libertad.* Carta a Patricio Campbell, encargado de Negocios de Inglaterra, fechada en Guayaquil el 5 de agosto de 1829.<sup>219</sup>

## 6.b. La usurpación de las Malvinas

La corbeta norteamericana *Lexington*, al mando del capitán Silas Duncan, parte a Buenos Aires, a pedido de Slacum. Duncan quiere juzgar a Vernet, no reconociéndolo como funcionario del gobierno argentino, y como pirata en los Estados Unidos.

El 28 de diciembre de 1831, enarbolando bandera francesa, la corbeta *Lexington* (con Davison a bordo) arribó a Puerto Soledad. Una partida desembarcó y destruyó el asentamiento, tomando prisioneros a la mayoría de sus habitantes.

La “Lexington” había zarpado del Río de la Plata, a pesar de las reclamaciones del gobierno Argentino, y había echado anclas delante del Puerto Luis el 31 de Diciembre de 1831. Desde el momento botes armados desembarcaron soldados y marineros. Los Tenientes de Vernet y las personas mas importantes del establecimiento fueron arrestadas y conducidas prisioneras á bordo del buque americano. Los cañones de la plaza fueron clavados, las armas y municiones de guerra destruidas ó inutilizadas para el servicio; en fin, las pieles de anfibios, así como los otros despojos de las goletas capturadas por Vernet fueron sacadas de los almacenes, y cargadas en un buque americano para ser transportadas á los Estados Unidos y entregados á sus legítimos dueños. Al entrar de nuevo al Río de la Plata, el comandante de la “Lexington” anunció, por un oficio al Ministro de Negocios Extranjeros de Buenos Aires, que estaba pronto á poner en libertad á los prisioneros retenidos á su bordo, si la República aceptaba la responsabilidad de sus actos, que era también los de Vernet. El Ministro le respondió, que habiendo sido Vernet nombrado gobernador político y militar de las Islas Malvinas por los decretos del 10 de Junio de 1829, él y todos los individuos bajo sus órdenes solo debían ser juzgados por las autoridades de la República. <sup>220</sup>

El 8 de febrero el buque estadounidense arribó al puerto de Montevideo con siete de los prisioneros engrillados, entre los que se encontraba el propio Brisbane. Duncan escribió a Buenos Aires comentando lo realizado en Malvinas y supeditando la liberación de los cautivos a que el gobierno argentino asegurara que éstos habían actuado bajo sus órdenes. Manuel J. García, ministro de relaciones exteriores, respondió que habían cumplido las instrucciones del comandante Vernet, nombrado legalmente por el gobierno argentino, y que sólo podían ser juzgados por las Provincias Unidas. Duncan debió liberar a los prisioneros allí mismo.

En Buenos Aires se produjo una indignación generalizada; el diario *La Gaceta Mercantil* calificó el atentado de *infracción al derecho de gentes y ultraje al pabellón argentino*.

Así lo describe el senador Alfredo L. Palacios en su alegato ante la Legislatura, en 1934:



Documentos Oficiales sobre Malvinas con *El esclarecimiento de los hechos perpetrados por el Comandante Silas Duncan de la Corbeta de Guerra de los E.U. contra aquel establecimiento y sus habitantes de 1832*

*El 28 de diciembre de 1831, la corbeta Lexington llega a Puerto Soledad, enarbolando pabellón francés y una señal al tope de proa como para pedir práctico, y realiza actos de hostilidad, lo que bastaría para considerársela pirata, de acuerdo con el derecho internacional, según lo expresa Calvo en su libro 'Le droit international', quinta edición, página 496.*

*Duncan (capitán de la corbeta) inutilizó la artillería, incendió la pólvora, dispuso de la propiedad pública y particular, arrestó a bordo de la Lexington al encargado de la pesca de la colonia y apresó a seis ciudadanos de la República, destruyendo el fruto de un honesto trabajo de muchos años y declaró a la isla 'libre de todo gobierno', agraviando a la vez a una nación amiga.<sup>221</sup>*

Se quiebra así la doctrina Monroe enunciada en 1823, Estados Unidos parecía la avanzada de Gran Bretaña.

A fines de 1831 el gobierno argentino inició de inmediato las gestiones para obtener reparación de los Estados Unidos y a la vez envió una goleta de la Armada para restablecer el orden en las islas, que había sido quebrado por la irrupción de la nave estadounidense.<sup>222</sup>

14 de febrero de 1832

La noticia de las acciones de Duncan en las Malvinas hizo que el gobierno de Buenos Aires, respondiera a través de una proclama pública del 14 de febrero de 1832 en donde se comprometía a encontrar una satisfacción ante tal acto. También se protestó ante el cónsul norteamericano Slacum, para que fuera reemplazado y suspendió los contactos con él.

El 21 de febrero Silas Duncan, que arriba con los prisioneros de la colonia a Montevideo, se dirige a Buenos Aires.

20 de junio. Francis Baylies, es nombrado como nuevo encargado de negocios de Washington, dirige nota al ministro García, enjuiciando los procedimientos de Vernet. El 10 de julio se envía una nota de Baylies al ministro Maza apoyando puntos de vista de Woodbine Parish.

## De la tercería de dominio a la usurpación tercerizada

Son muy notables los párrafos de Grimbolt en relación a la connivencia entre Estados Unidos e Inglaterra, y de cómo estos hechos que parecerían fortuitos estaban relacionados por informaciones y notas previas. Se terceriza, por un hecho aparentemente solo comercial, la destrucción de la colonia, que en realidad dejaba el camino abierto a la usurpación definitiva:

*Pero lo que es extraño, es el lenguaje tenido en ella por Mr. Baylies; se diría que no había sido enviado á Buenos Aires sino para sostener la nota presentada dos años antes por Mr. Woodbine Paris, y para preparar el camino al suceso de las pretensiones de la Ynglaterra. Antes de dejar los Estados Unidos, había tenido conferencias con el Ministro Británico, Mr. Fox, quien lo había instruido del estado de la discusion entre la Gran Bretaña y la República Argentina. Le había comunicado las piezas cambiadas de una y otra parte, que hasta entonces habian permanecido reservadas.<sup>223</sup>*

Es así entonces, que:

*Tan pronto como los Estados Unidos parecieron desistir de las reparaciones que habian manifestado querer exigir, es decir á fines de 1832, el Comandante de la Escuadra inglesa en estacion sobre las costas del Brasil, recibió órdenes de asegurarse sin demora de la posesion efectiva de las islas Falkland.<sup>224</sup>*

Esta misma situación nota el prologuista del libro de Alfredo L. Palacios en su alegato ante la Legislatura, Jorge Cabral Texo, que valora entre otras cuestiones la demostración, por parte de Palacios, y la utilización de una especie de **tercería de dominio sobre las islas:**

*[...] que **el golpe** de mano llevado a cabo por Inglaterra el 1° de enero de 1833, contra la soberanía argentina en las Malvinas, **fue prologado y hasta preparado —quizás inadvertidamente—, por funcionarios diplomáticos consulares norteamericanos al facilitar el malón realizado por la fragata Lexington, en Puerto Soledad, el 28 de diciembre de 1831, al dar caza a los funcionarios allí instalados y al alegar luego, en justificación de su vandalismo, una especie de tercería de dominio sobre las islas Malvinas, sosteniendo que ellas no pertenecían a las Provincias Unidas sino a Inglaterra.***

20 de agosto. El Almirantazgo Británico emite la orden de ocupar las Malvinas.

10 de setiembre. El sargento mayor de artillería, José Francisco Mestivier, es designado comandante interino de Puerto Soledad, con órdenes de resistir hasta la muerte cualquier posible ataque extranjero a las islas. Acompañado por 25 soldados, viajó en la goleta Sarandí y se hizo cargo del gobierno de las Malvinas el día 15 de noviembre de 1832.

Las Instrucciones del gobierno bonaerense al capitán José M. Pinedo, de la Sarandí, eran las siguientes:

Art. 1º - El Comandante de la Goleta de Guerra Sarandí se dará a la vela inmediatamente con el Buque de su mando en dirección al puerto de Soledad en las Islas Malvinas.

Art. 2º - En el acto de dar fondo desembarcará al Comandante nombrado pº aquel Establecimiento, igualmente que la guarnición y familias, destinadas a él.

Art. 3º - Luego que esté desembarcado el Comandante [...] le dará posesión del Establecimiento, comprendiendo la Isla de Soledad y las demás adyacentes hasta el Cabo de Hornos, enarbolando a bordo y en tierra el Pabellón de la República y haciendo una salva de veintidós cañonazos. [...]

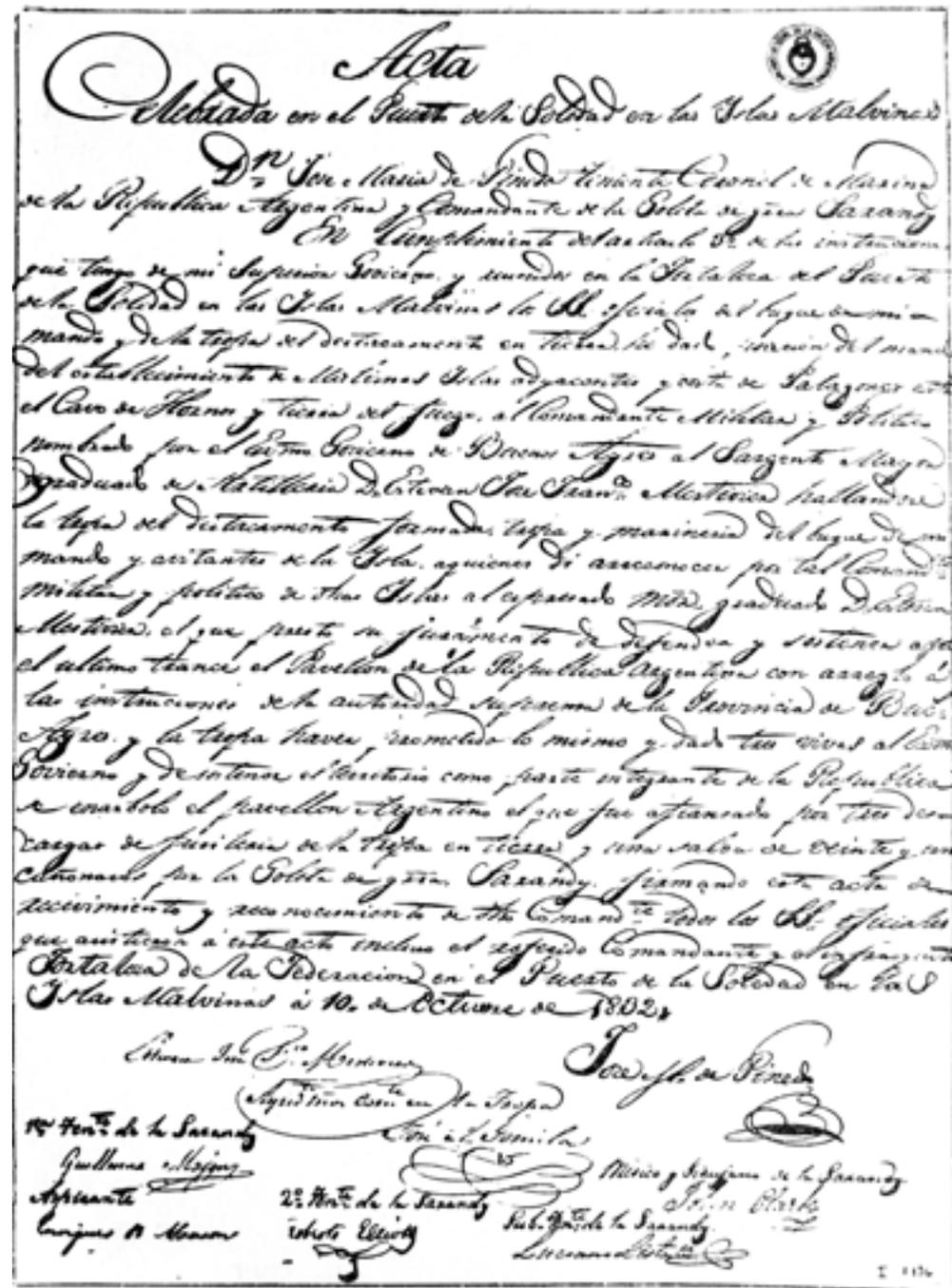
Art 4º - [...] facilitarle los auxilios que necesite para hacer respetar su destino y la Comisión de que va encargado suministrándole los víveres necesarios para el mantenimiento de su Guarnición [...]

Art. 5º - El Comandante de la Goleta Sarandí queda en absoluta dependencia del Comandante de las Islas Malvinas.

Art. 6º - Durante la importante comisión de que va encargado el Comandante de la Goleta Sarandí, hará guardar el mayor orden, subordinación y disciplina en el Buque de su mando, [...]

Art. 7º - En caso de ser atacada la Isla facilitará al Comandº los auxilios que necesite poniéndose de acuerdo previamente con él.

Art. 8º - [...] correrá [...] desde la Isla Soledad hasta la Isla Nueva, [...] observando en toda ella los Buques extranjeros que se hallasen a la pesca a los que hará las intimaciones que le prevenga el Comandante de la Isla según las instrucciones que tiene.



Acta de Soledad. Fortaleza de la Federación, en el Puerto de la Soledad en las Islas Malvinas 10 de Octubre de 1832.



1832 Octubre Puerto Louis. Dibujo de Vernet

Art. 9º - El Comandante de la Goleta Sarandí guardará la mayor circunspección con los Buques de guerra extranjeros, no los insultará jamás; mas en el caso de ser atropellado violentamente y que se le hiciere fuego, llenará en toda su extensión el art. 41 del título 4º del Código Naval, que previene que todo Comandante de bajel de guerra suelto, **deberá defenderlo de cualquiera Superioridad de que fuere atacado con el mayor valor.** Y siendo una de las ocasiones de guardarlo, **nunca se rendirá a fuerzas superiores sin cubrirse de gloria en su gallarda resistencia;** por la que los enemigos no puedan aprovechar el casco se hará digno de una distinguida recompensa, como todos aquellos Súbditos que se guardaren de su bizarría; lo mismo sucederá con el Buque, cuyo Comandante siguiendo los impulsos de

**su intrepidez se resolviese atacar e no escusar fuerzas decisivamente superiores y las venciere y cuando combatiendo con ellas varase sobre la costa y por evitarlo estará obligado también a defender su bajel con el mayor valor y a quemarlo, si no pudiese evitar de otro modo que el enemigo lo aprese.**

Art. 10º - El Comandante de la Sarandí no podrá retirarse de las Islas Malvinas mientras no le fuese dada orden competente para efectuarlo. Buenos Ayres, Septiembre 14 de 1832.<sup>225</sup>

10 de octubre. Acta de Puerto Soledad. José María Pinedo, teniente coronel de Marina y comandante de la goleta de guerra Sarandí, en cumplimiento del artículo III de las instrucciones que ha recibido, da posesión del mando del establecimiento de Malvinas, islas Adyacentes y costas de Patagones hasta el Cabo de Hornos y Tierra del Fuego, al comandante militar y político Mestivier, quien jura defender y sostener hasta el último trance el pabellón argentino y sostener el territorio como parte integrante de la República Argentina.

El 21. de noviembre, Pinedo parte en viaje de exploración hacia el sur de las islas.

El 30 de noviembre. La guarnición de Soledad se subleva y asesina al comandante Mestivier.

La Sarandí, al regresar a Puerto Soledad, se entera de los hechos y puso fin a la sublevación.

A principios de siglo Gran Bretaña había establecido un escuadrón en Río de Janeiro para proteger el comercio de los establecimientos británicos en los puertos más importantes de Sudamérica: Buenos Aires, Río, Valparaíso, Callao, etc. Su función era patrullar las costas suramericanas del Pacífico y el Atlántico, visitando los puertos para proteger a los ciudadanos británicos. También controlaba los intereses de su nación. En los barcos se transportaba el dinero, generalmente metálico (oro y plata), lo remitido superaba con creces lo que se importaba. Para los comerciantes enviar sus caudales en un barco de guerra significa un importante servicio. En esa estación estaban las naves Clío y Tyne, luego enviadas a las islas.<sup>226</sup>

Mientras Estados Unidos y Buenos Aires seguían ocupados en el conflicto diplomático, Inglaterra no perdió tiempo y envió a las Islas Malvinas dos barcos

de guerra, *Clío* y *Tyne*, para según las palabras de lord Palmerston, en nota de abril de 1833:

*[...] ejercer allí los antiguos e incontestables derechos que corresponden a S.M.B. y obrar en aquel paraje, como en una posesión que pertenece a la Gran Bretaña, en* <sup>227</sup>

Según las Instrucciones del contraalmirante Thomas Baker al capitán J. J. Onslow (1832) desde la base de Río de Janeiro.

*despachar una nave del escuadrón a mis órdenes a Port Egmont, en las Islas Malvinas, con el propósito de establecer el derecho de soberanía allí y de actuar en dichas islas como en una posesión perteneciente a la corona de Gran Bretaña, para cumplir el deseo de Su Majestad, se requiere de usted y se le dirige para darse al mar mañana a la mañana en la corbeta de S. M. Clío, bajo su comando y proceder con toda celeridad a Port Egmont con el propósito de ejercer los derechos de soberanía sobre dichas islas y de actuar en consecuencia como en una posesión perteneciente a la corona de Gran Bretaña. A su llegada a Port Egmont, usted restaurará inmediatamente los símbolos de la soberanía de Su Majestad sobre las Islas Malvinas, que consisten en la fortaleza, mástil y bandera, erigidos anteriormente allí por Inglaterra.* <sup>228</sup>

## La usurpación británica

El capitán John James Onslow, arribó el 20 de diciembre al Puerto de la Cruzada, luego Puerto Egmont a cargo de la fragata de guerra británica HMS *Clío* y a la que más tarde se le uniría el *Tyne*.

En el antiguo fuerte de Puerto Egmont, el capitán de la nave, Mr. Onslow, fijó un aviso de posesión. El 2 de enero la *Clío* llega a Puerto Soledad y Onslow, primero de palabra, en una visita que le hizo a Pinedo a bordo de la *Sarandí*, le comunica que ha recibido orden del Almirantazgo de alzar la bandera británica en las islas, y exige sea arriado el pabellón argentino.

Luego por nota, le manifestó que sus órdenes eran tomar posesión del archipiélago en nombre de S.M.B. La carta decía:

*A bordo de la corbeta de S.M.B. Clío.- 2 de enero de 1833*

*Señor: Comunico a usted que he recibido órdenes de S.E. el comandante de los buques de S.M.B. de estación en Sud América, en nombre de Su Majestad, de ejecutar derechos de soberanía sobre estas islas.*

*Es mi intención izar mañana la bandera nacional de la Gran Bretaña en tierra, por lo tanto solicito que tengáis a bien arriar vuestra bandera y retirar vuestras fuerzas llevando también todos los depósitos, etc., que pertenezcan a vuestro gobierno.*

*Soy, señor, vuestro humilde y muy obediente servidor. John James Onslow*

*A S.E., el comandante de las fuerzas de Buenos Aires en Puerto Luis, Berkeley Sound. [En López 2002]*

El día 3 de enero de 1833, José María Pinedo, no se consideró en condiciones de resistir y optó por embarcar a sus hombres y retornar a Buenos Aires, él junto a unos cuantos habitantes abandonaron las Islas a bordo de la goleta *Sarandí*. Al día siguiente desembarcaron las fuerzas británicas, izaron su pabellón y arriaron el que había dejado Pinedo, tomando posesión de las Malvinas.

Tras la expulsión de las autoridades argentinas, el comandante de la nave británica dejó a Dikson, representante de Vernet en Puerto Soledad, a cargo del pabellón británico y zarpó de regreso a su base.<sup>229</sup>

El 4 de enero. Pinedo se embarca en la *Sarandí* para Buenos Aires.

Vanas fueron las protestas de Pinedo, a quien el respetable Groussac en su libro justifica, erróneamente a mi entender<sup>230</sup>

*La desproporción de las fuerzas era tal que toda resistencia sería, capaz de costar la vida de un solo hombre, habría sido una locura tal vez culpable. La bandera argentina, que Pinedo rehusó tocar, fue entregada a bordo de la Sarandí por un oficial inglés, y el 3 de enero el comandante de la Clío tomó posesión de Puerto Soledad con las*

*ceremonias ordinarias. El día 5 y luego de haber delegado Pinedo en un tal Juan Simón, empleado de Vernet, el comando provisional de Puerto Soledad, la Sarandí se puso en viaje hacia Buenos Aires, adonde llegó el 15.* <sup>231</sup>

A Pinedo lo enjuiciaron militarmente en Buenos Aires; como no se estaba en guerra con Gran Bretaña no le correspondió el pelotón de fusilamiento; lo suspendieron, lo separaron, le prohibieron estar al mando de buques. Luego Pinedo fue indultado por el gobierno de Buenos Aires y reincorporado a las filas del ejército.

### 6.c. La resistencia de los gauchos de Rivero.

El error fundamental de Pinedo, además de su falta de valentía y responsabilidad, fue no confiar en los gauchos que trabajaban en la isla Soledad para organizar una resistencia al invasor. Ellos lucharon contra los ingleses durante varios meses. Ese grupo estuvo comandado por Antonio Rivero. Fueron finalmente derrotados, muchos prisioneros trasladados engrillados a bordo del HMS *Beagle*, al mando de Fitz Roy y luego llevados presos a Río de Janeiro y de allí Inglaterra.<sup>232</sup> Los rioplatenses fueron Antonio Rivero, pastor y esquilador de ovejas de la colonia de Puerto Soledad, acompañado de otros dos gauchos y cinco *indios charruas*, el 26 de agosto de 1833 se rebeló contra la autoridad inglesa y dieron muerte a Dickson, Simon y Brisbane y otras dos personas. *Hasta enero* –dice José María Rosa– *estuvieron las Malvinas bajo el control de los gauchos de Rivero*. Arriaron el pabellón inglés, e izaron la bandera de la Confederación Argentina y resistieron durante cuatro meses a la espera de refuerzos. Ese apoyo nunca llegó, el 7 enero de 1834 llegan las goletas *Hope Full*, *Rose* y *Susan Anne* y los buques de guerra *Chalenger*, *Beagle* -con Darwin a bordo- y *Adventure*, que retoma el control de las islas, persiguen a los gauchos y los obligan entregarse.

Antonio Rivero y el resto de los acusados, fueron enviados presos y engrillados a Río de Janeiro y de allí Inglaterra en donde fueron entregados a la justicia. Sin embargo, fueron dejados en libertad, porque el juez que tuvo a su cargo la causa concluyó que *los hechos por los que se acusa al Sr. Antonio Rivero sucedieron fuera de los dominios de la corona*. Tal actitud inglesa obedeció a



la preocupación de no convertir a esos gauchos en héroes en el Río de la Plata. Formalmente se aceptó la sugerencia del Almirantazgo inglés de declararlos *beligerantes* —que habían combatido sirviendo a otra bandera— y liberarlos para evitar situaciones complicadas.<sup>233</sup> Rivero y su gente, fueron traídos de vuelta a Montevideo y liberados en la noche.

Otro juicio, más cercano en el tiempo, fue dado por la Academia Nacional de la Historia de la Argentina (al servicio de los sectores dominantes y por ende oficiando de tergiversadora de la Historia), en el año 1966, a través de sus miembros Ricardo Caillet-Bois y Humberto F. Burzio, decretando que el gaucho Rivero y sus hombres no habían sido patriotas luchando por la soberanía de un pedazo de patria, sino simples *bandoleros*.

*Los antecedentes documentales hasta ahora conocidos, no son nada favorables para otorgar a Rivero títulos que justifique un homenaje [...] Es deber y responsabilidad de la Academia Nacional de La Historia, como institución asesora del Poder Ejecutivo, comprobar fehacientemente el hecho y si el mismo reviste carácter de verdad histórica indubitable de la defensa de la heredada patria.*

Así se manifiesta la lucha ideológica en la Historia<sup>234</sup>. José María Rosa criticó ese dictamen, donde se juzgó con documentos ingleses la actitud de argentinos que quisieron vivir bajo el pabellón nacional, arriando el estandarte de los usurpadores en Puerto Soledad.

El 15 de enero, Pinedo llega a Buenos Aires. Maza denuncia la usurpación ante el ministro Gore.

La *Tyne* llega a Puerto Soledad.

El acto de fuerza de 1833, llevado a cabo en tiempo de paz, sin que mediara comunicación ni declaración previa alguna de parte de un gobierno amigo de la República Argentina, fue inmediatamente rechazado y protestado. El 16 de enero de 1833, al llegar a Buenos Aires las primeras noticias de lo ocurrido en las Islas Malvinas, el gobierno argentino pidió explicaciones al Encargado de Negocios británico, que no estaba al tanto de la acción de los buques de su país.<sup>235</sup>

El 18 de enero aparece un artículo en el periódico *La Gaceta de Buenos Aires*:

*Si el pueblo de Buenos Ayres se llenó de indignación en vista de la tropelía del comandante de la corbeta americana Lexington; no ha podido mirar con un desagrado menos señalado el hecho de que acaba de ser ejecutor el comandante de la corbeta inglesa Clio en Malvinas. Duncan, al fin, tuvo un pretexto para sus procedimientos, cual era el apresamiento de buques de su nación; mas, ¿ qué pudo alegar el gobierno inglés para justificar el violento despojo que subrepticamente acaba de hacer á la República de un establecimiento de que se hallaba en legítima posesión? Se dirá que S. M. B. tiene derecho á la soberanía de aquellas islas; pero esto es falso, falsísimo, pues prescindiendo de los convenios tanto públicos como privados con la corte de España, la Inglaterra renunció implícitamente á todos los títulos que pudiera tener, cuando abandonó su establecimiento de Port Egmont dejando á la España en posesión del de la Soledad. Al menos así lo enseñan los sanos principios del derecho de gentes. Mas aun cuando la Inglaterra, al cabo de 58 años, conservara todavía los derechos que pretendía al tiempo de la cuestión con España, [...] semejante conducta desmiente el concepto favorable que estas demostraciones hacían formar, y pone al gobierno inglés bajo un punto de vista poco decoroso, dando a sus enemigos sobrado motivo para echarle en rostro la tortuosidad de su política exterior, como ya lo han hecho, con mengua de la reputación de los Whigs que blasonan tanto de liberalismo.*

*[...] Todos sabemos que la Inglaterra ha ambicionado por mucho tiempo, la posesión de un establecimiento en esos mares, y que tan intenso era su deseo á este respecto, que hubo de apoderarse de la isla de Santa Catalina, so pretexto de las reclamaciones contra el Brasil. Es igualmente notorio, según lo ha confesado el órgano ministerial The Courier, que ha tratado de comprar el derecho de esta República á las Malvinas. Mas para la ejecución de cualquiera de estos proyectos, se creía que encontraría la oposición más decidida por parte de los E. U., cuyo gobierno no podía ser indiferente al establecimiento de los ingleses en ningún punto de la América del Sur, y mucho menos en Malvinas, que pueden decirse la llave del Pacífico. Pero, desde que ha visto que las pretensiones que ella juzgaba nulas, han sido sostenidas con el mayor calor por el Representante del mismo gobierno, cuya oposición recelaba, [...]*



Gauchos en las Malvinas. Cuadro de William Pownell de 1850 en Dale Hope, Lafonia.

*Entre tanto, por lo que respecta a nuestros derechos, confiamos en que el gobierno manifestará su acostumbrada energía, procediendo desde luego a exigir las debidas explicaciones al Señor Encargado de Negocios de la Gran Bretaña sobre un asunto que tanto afecta el honor y los intereses de la Nación Argentina. [...]*

El 22 de enero, el Ministro de Relaciones Exteriores presentó una protesta ante el funcionario británico, que fue renovada y ampliada en reiteradas oportunidades por el representante argentino en Londres. Las presentaciones argentinas tropezaron con respuestas negativas de parte del gobierno del Reino Unido. SRE

El Informe del cónsul Belfort H. Wilson al gobierno británico (1833) desde la H.M.S. Tyne del 24 de enero, 1833 ya plantea, el aprovechamiento, comercial, político y militar de las Islas.

En un largo informe dice, entre otras cosas, que:

*Unos pocos colonos de la costa de Inglaterra serían un objetivo deseable ya que, con su conocimiento previo de pesca, podría realizarse un buen tráfico de pescado salado [Al margen: mújol] con Brasil y Buenos Aires, [...] este tráfico fue intentado exitosamente por Vernet.*

*Las expediciones loberas también serían una forma lucrativa de empresa.*

*El café y el azúcar podrían obtenerse en Brasil a un precio muy bajo o a cambio de pescado salado, como para que su importación a esta isla para provisión, tanto hacia el exterior o el mercado interno llevado por veleros loberos o balleneros, sea un artículo de provechoso comercio.*

*También podrá ser intercambiado por cocoa de Guayaquil con los veleros de regreso y de ese modo se podría tener una provisión del último artículo, suficiente como para un buen comercio de ello con Brasil, Buenos Aires y los veleros loberos y balleneros que salen.*

*[...] hay buenas pasturas, suficientes como para mantener cualquier cantidad de ganado.*

*[... Las] ovejas, que podrían conseguirse en Montevideo a alrededor de un dólar cada una, y su pastoreo sería otra rama de la industria agrícola.*

*[...] La posición geográfica de esta isla y sus recursos locales la adaptan peculiarmente para ser un establecimiento colonial.*

*Está tan convenientemente situada para los veleros que comercian con el Pacífico, realmente tan directamente en el camino, como para hacer innecesario que tomen el circuito de la ruta a Buenos Aires o al Brasil a fin de proveerse de agua y provisiones.*

*Port Louis podría aportarles una seguridad de aguada y reaprovisionamiento a una tarifa tanto más barata de la que podrían conseguir en esos países o en el Pacífico; por lo tanto, podrían llevar más carga en lugar de agua y provisiones extra como se requieren para un viaje directo al Pacífico, y así beneficiarse tanto ellos mismos como a la*

*colonia, gracias sólo a este tráfico, que aumentará progresivamente, en proporción al aumento de la demanda.*

*Si en algún momento se considerare necesario un depósito naval para el refresco del escuadrón sudamericano de Su Majestad, la isla, que dista sólo tres semanas o una quincena desde Montevideo y Buenos Aires, y tres semanas o un mes desde el Pacífico, lo que las hace muy apropiadas, por cierto la única ubicación que puede ser aplicada a ese propósito.*

8 de marzo. Pinedo es declarado culpable de la pérdida de Puerto Soledad. Se le separa del servicio de la marina y se le suspende en el cargo por el término de cuatro meses. Indefinibles compromisos personales y políticos impiden que se le dicte la pena de muerte.

El 17 de junio Manuel Moreno, hermano de Mariano y ministro plenipotenciario de las Provincias Unidas en Londres, elevó una protesta escrita y largamente fundamentada ante el Foreign Office y la corona británica.

Desde ese entonces, las presentaciones argentinas tropezaron una y otra vez con respuestas negativas de parte del gobierno del Reino Unido.

1834. El 8 de enero, lord Palmerston, director del Foreign Office, responde a Moreno que *jamás hubo promesa formal de abandono de las islas por parte de Inglaterra*. Existen actualmente alrededor de una treintena de documentos que prueban, por vía indirecta, la existencia de dicha promesa. El 29 de diciembre Moreno responde la nota de Palmerston.

Vernet buscó en el usurpador las posibilidades de restablecer su colonia destruida por la *Lexington*. Con ese propósito, Vernet negoció con ellos y el 3 de enero de 1833 les presenta un detallado informe con las posibilidades económicas comerciales de las Islas. Vernet llegó hasta a ofrecerse servir a Gran Bretaña en las Islas y trabajar con ellos. Los ingleses, que pueden haber sospechado que las intenciones de Luis Vernet se dirigían a favorecer los derechos argentinos, o simplemente por no reconocer sus derechos anteriores, se negaron a negociar con él.<sup>236</sup>

Vernet el 2 julio de 1834 dirige una nota en inglés al teniente Henry Smith de la real marina británica, que se encontraba en puerto Soledad desde el 7 enero, como primer representante del Reino Unido en el territorio usurpado. Smith, comandante del *Chalenger*, fue quien persiguió uno tras otro a los *rebeldes*, y los envió a Río de Janeiro a ser juzgados.

En esta carta Vernet escribe como empresario y sus intereses chocan totalmente con el de Comandante Militar y Civil, cargo en el que había sido designado.

Allí le ofrece a Smith, que ante la imposibilidad de enviar un nuevo representante *le pido encarecidamente quiere hacerse cargo de todas mis propiedades*, hasta tanto pueda volver. Le ofrece proveer a las guarniciones a su mando y a los barcos de su majestad. Luego desarrolla todas las posibilidades que puede brindar su establecimiento a la corona. Acompaña a la carta un plano con la leyenda Mapa de la bahía y puerto de la colonia de Puerto Luis en las Malvinas Falkland oriental.<sup>237</sup>

La convivencia de ciertos *criollos* con los ingleses queda en evidencia en la lectura de los anuarios y los informes de Parrish, y está claramente explicitada en estos párrafos de Grimbolt:

*Segun las últimas comunicaciones hechas por Lord Stanley á la Cámara de los comunes [1842], un gran número de ingleses establecidos en las Provincias del Plata, solicitan comprar tierras en las islas Falkland, y no aguardan sino una autorizacion para transportar allí sus ganados y todo lo que poseen Algunos Escoceses y arrendatarios de los condados del Norte de Ynglaterra, llegan á Puerto Luis con carneros de la mas bella raza. Se han empezado á vender las tierras alrededor del recinto trazado de la villa de Anson, sobre la traza del antiguo establecimiento español, al precio de 8 shelines (10 francos) el acre. En los últimos meses del año que acaba de terminar, un buque de la marina Real estaba ocupado en transportar del Cabo de Hornos al Puerto Luis árboles nuevos y madera para labrar.*<sup>238</sup>



Mapa de Vernet. Map of the Bay and Port of the Colony of Port Louis East Falkland Island. - Mapa de la bahía y puerto de la colonia de Puerto Luis en la Falkland oriental.

# *La hermanita perdida*

*Atahualpa Yupanqui*

De la mañana a la noche,  
de la noche a la mañana,  
en grandes olas azules  
y encajes de espuma blanca,  
te va llegando el saludo  
permanente de la Patria.

Ay, hermanita perdida.  
Hermanita, vuelve a casa.

Amarillentos papeles  
te pintan con otra laya.  
Pero son veinte millones  
que te llamamos: hermana ...

Sobre las aguas australes  
planean gaviotas blancas.  
Dura piedra enternecida  
por la sagrada esperanza.

Ay, hermanita perdida.  
Hermanita, vuelve a casa.  
Malvinas, tierra cautiva,  
de un rubio tiempo pirata.

Patagonia te suspira.  
Toda la Pampa te llama.

Seguirán las mil banderas  
del mar, azules y blancas,  
pero queremos ver una  
sobre tus piedras, clavada.

Para llenarte de criollos.  
Para curtirte la cara  
hasta que logres el gesto  
tradicional de la Patria.

¡Ay, hermanita perdida.  
Hermanita, vuelve a casa.!



## NOTAS

- 1 *Política nacional y revisionismo histórico*, Peña Lillo, 1982.
- 2 Joaquín Torres García *Universalismo constructivo*, Buenos Aires, Poseidón, 1944
- 3 Malvinas 2011 *passim*
- 4 Lista, 1894
- 5 Llarás Samitier, 1964: 10-11.
- 6 Capel, 1985: *passim*.
- 7 Penhos, 2005. *passim*.
- 8 Navarro Floria
- 9 Penhos, 2009: *passim*
- 10 Moussy, Parrish y Mulhall
- 11 Martínez Casado 2010: *passim*
- 12 En Groussac [1910] 1936:69-70
- 13 Groussac [1910] 1936:69-70
- 14 El resaltado es nuestro. Islario General de 1918. 559 pp+ ;Islario General-Atlas- 1920 con 120 láms; Cuesta Domingo, 2004 7-40.; Alonso de Santa Cruz De Wikipedia; theeuropeanlibrary.org
- 15 en el relato de Alonso Vehedor, [1534-35] 1866.
- 16 Lestringant, 1995
- 17 Stewart y Cabello, 2002:9
- 18 Págs. 903 a 907 + mapa,
- 19 Págs 285 a 289
- 20 Thevet, 1575. Pp 903 a 907 + mapa; Thevet, [1558]. 1878. 459 pp; Laguarda Trias, 1983; Lestringant 1995
- 21 Groussac [1910] 1936:80-81
- 22 Traducción en Groussac [1910] 1936:84-85. El resaltado es nuestro.
- 23 Johnson, 1772
- 24 Berguño, 1991 *passim*; Murray *et al*, 2008.
- 25 Ortiz-Troncoso, 1993
- 26 El resaltado es nuestro
- 27 Groussac [1910] 1936:94
- 28 Ortiz-Troncoso 1993; Brinckmann 2008
- 29 El texto impreso ha sido arreglado, evidentemente, por el editor.
- 30 en Groussac [1910] 1936:97-98
- 31 en Boyson, 1924
- 32 Barney Voyages and discoveries, IV, p. 330 ss. el manuscrito de Strong que está en el British Museum no ha sido publicado.
- 33 en Groussac [1910] 1936:99
- 34 Stewart y Cabello, 2002: *passim*; Dahlgren 1909: *passim*
- 35 En Stewart y Cabello, 2002:13
- 36 En Stewart y Cabello, 2002:14
- 37 Se trataría de la Bahía Francesa en donde 63 años más tarde Bougainville fundara *Port Louis*.
- 38 De Brossee, *Histoire des navigations*, II, página 113ss, publica la mayor parte del Journal de Villefort.; Groussac [1910] 1936:105-107; Dahlgren 1909
- 39 Dahlgren, 1909: 135
- 40 Groussac [1910] 1936:107
- 41 Dahlgren, 1909
- 42 Freycinet 1839:1273; Groussac [1910] 1936:108-109
- 43 A cruising voyage round the world... 1712
- 44 Pernetty 1771:x; Freycinet 1839:1273
- 45 Dahlgren, 1909:550; Boyson, 1924: 36
- 46 Groussac [1910] 1936:109-110
- 47 en Roggeween, Jacob, *Reisenach den Süddndern*, 1722. (*Schwabe's Hist. der Reisen*, etc., Band 18. Leipzig, 1747.). en Boyson, 1924: 37-38
- 48 *Viaje alrededor del mundo, hecho en 1740, ...1833; A voyage to the south seas, ...performed from september 1740, ... 1745; A voyage round the world in the 1740 .. R Walter 1776; Ratto 1930*
- 49 Grimbolt [1843] 1851:15-16
- 50 *Viaje alrededor del mundo, hecho en 1740, ...1833:124-126*
- 51 Johnson 1771: 11-12
- 52 Boyson, 1924: 40
- 53 Maeso Buenasmañanas, 1999:375-76
- 54 Maeso Buenasmañanas, 1999:377-78
- 55 En Martínez Casado, 2010:28
- 56 Grimbolt, [1843] 1851: 23ss
- 57 Grimbolt, [1843] 1851: 23ss
- 58 Azpiri, 1966, II: 10-11
- 59 Azpiri, 1966, II: 11
- 60 Groussac [1910] 1936:117-119
- 61 Azpiri 1966, I:250-251
- 62 en Martínez Casado 2010:63
- 63 en Martínez Casado 2010:70-71
- 64 en Martínez Casado 2010
- 65 El resaltado es nuestro
- 66 Azpiri 1966, I:250-251
- 67 Azpiri 1966, I:243-244
- 68 *Voyage aoutour du monde ... en 1766, 1769. Paris, 1771, in 4º, pp.128-130.; Hamy, 1897. Pl LX N° 174; Caviglia 2003, 2010*
- 69 Grimbolt [1843] 1851:23-26
- 70 en Biografía de don Felipe Ruiz Puente
- 71 Byron [1764-66] 1833.:50
- 72 Byron [1764-66] 1833:100
- 73 Groussac [1910] 1936:121
- 74 Byron [1764-66] 1833.:115
- 75 Groussac [1910] 1936:122
- 76 el resaltado es nuestro
- 77 Ratto 1930; Balza, 1973:29-35
- 78 Groussac [1910] 1936:123
- 79 En Migone, [1935] 1996:45
- 80 que luego naufraga en Puerto Deseado
- 81 *The annual register*, 1771, Vol.14, 5 1794:234-235
- 82 Grimbolt [1843] 1851:32-33
- 83 Grimbolt [1843] 1851:35
- 84 El resaltado es nuestro
- 85 Grimbolt [1843] 1851:47
- 86 *The annual register*, 1771, Vol.14, 5 1794: 238
- 87 Cisneros y Escude 2000
- 88 Johnson 1772, Destefani 1982:53; Vedoya, 1982.
- 89 Grimbolt [1843] 1851:48
- 90 R.I.F. 15, 2000
- 91 Goebel (jr.) 1927 en Azpiri 1966, I: 261-265. El resaltado es nuestro.
- 92 Ratto 1930
- 93 Ratto 1930
- 94 Ratto 1930
- 95 Ratto 1930
- 96 Ratto 1930
- 97 Ratto 1930
- 98 Rocca 2007: 52-53
- 99 Destefani 1982:60
- 100 Ratto 1930
- 101 Senatore junto a otros investigadores viene realizando muy importantes investigaciones sobre el mismo y han realizado numerosas publicaciones. Ver Senatore, 2007
- 102 Grimbolt [1843] 1851:51-52.
- 103 Pareja, 2007:205
- 104 Destefani 1982:60-61; Caillet-Bois, 159-176
- 105 Destefani 1982: *passim* . R.I.F. 15, 2000: *passim*
- 106 Vedoya, 1982
- 107 Destefani 1982:61
- 108 Destefani 1982:61-62
- 109 Destefani 1982
- 110 Destefani 1982:64
- 111 Maeso Buenasmañanas, 1999:378
- 112 Ratto 1930
- 113 Destefani 1982: 65
- 114 Destefani 1982:65. Malaspina [1789-1794] 1885
- 115 Ratto 1930
- 116 Malaspina [1789-1794] 1885. Relación:69
- 117 Malaspina [1789-1794] 1885. Relación:69-70
- 118 Malaspina [1789-1794] 1885. Relación:70
- 119 Malaspina [1789-1794] 1885. Relación:71
- 120 Malaspina [1789-1794] 1885. Relación:71
- 121 Malaspina [1789-1794] 1885. Relación:289
- 122 Malaspina [1789-1794] 1885. Relación:300-301
- 123 Maeso Buenasmañanas 1999: 381-383
- 124 Maeso Buenasmañanas 1999:392-393
- 125 En Ratto 1930
- 126 Maeso Buenasmañanas 1999: 393
- 127 Maeso Buenasmañanas 1999: 394
- 128 Maeso Buenasmañanas 1999: 395
- 129 Maeso Buenasmañanas 1999:396-97
- 130 Maeso Buenasmañanas 1999:398-399
- 131 Maeso Buenasmañanas 1999:400
- 132 Maeso Buenasmañanas 1999:405 406
- 133 Maeso Buenasmañanas 1999:385
- 134 SER En realidad fue una serie de tres acuerdos, firmados en 1790, 1793 y 1794
- 135 Cisneros y Escudé 2000, cap XIV
- 136 Cisneros y Escudé 2000, cap XIV: *passim*
- 137 Cisneros y Escudé 2000, cap XIV; Destefani 1982:67
- 138 SRE
- 139 Ratto 1930
- 140 SRE
- 141 Ratto 1930
- 142 Destefani 1982:68-69
- 143 Destefani 1982:69
- 144 Colnett [1793] 1798
- 145 Destefani 1982:69-71
- 146 Destefani 1982: 71
- 147 En Vernet, 2009.
- 148 Destefani 1982:71-72
- 149 Maeso Buenasmañanas 1999:387
- 150 SRE *poseerás lo que te corresponde* y se impuso como el patrón de Derecho occidental para fijar las fronteras Cada república conservaría el mismo territorio que le correspondía en la colonia.
- 151 Destefani, 1982:74-75; Vedoya, 1982; Vernet, 2009; López 2002
- 152 Destefani, 71
- 153 Destefani 1982:73
- 154 Simmons 1998. Weddell, [1822] 1827, *A Narrative of* ...
- 155 en Boyson 1924
- 156 en Stackpole, 1905
- 157 Stackpole, 1905
- 158 A.G.N., legajo n°1, Vernet, en Berro 1966:204
- 159 SRE
- 160 Fonseca Figueira, 1985:42 43
- 161 Fonseca Figueira, 1985
- 162 Fonseca Figueira, 1985
- 163 Fonseca Figueira, 1985:50
- 164 Fonseca Figueira, 1985:70ss *passim*

- 165 Fonseca Figueira, 1985:73  
 166 Fonseca Figueira, 1985:77  
 167 Freycinet 1827  
 168 Texto completo en Fonseca Figueira, 1985: pp 105 a 115 en el AGN  
 169 Weddel 1827: 107-110  
 170 Publicadas en Azpiri 1966.  
 171 Weddel 1827: 111, Fonseca Figueira, 1985:91  
 172 Weddel 1827: 111, Fonseca Figueira, 1985:92  
 173 Boyson 19aa:90, Fonseca Figueira, 1985:93-94  
 174 Weddel 1827:112  
 175 Dickinson 1994:40.  
 176 Fonseca Figueira, 1985:96  
 177 Fonseca Figueira, 1985:96  
 178 Weddel, 1827:84  
 179 Dickinson, 1994  
 180 Morrell, 1832181 A.G.N., legajo nº1, Vernet, en Berro 1966:204  
 182 SIIM  
 183 UNLa  
 184 Archivo General de la Nación: 4/Año 1833-1834/ Escribano Llames, en Berro 1966:209-211. El resaltado es nuestro  
 185 Azpiri, 1966, II 50-53. Canclini 2008:101  
 186 A.G.N., legajo nº1, Vernet, en Berro 1966:204  
 187 Archivo General de la Nación: Archivo Vernet, en Berro 1966: 213-214. El resaltado es nuestro  
 188 Archivo General de la Nación: Archivo Vernet, en Berro 1966: 215-217  
 189 En Berro, 1966:200-201  
 190 En Berro, 1966:201-202  
 191 Stewart y Cabello, 2002: 24  
 192 Archivo General de la Nación: Archivo Vernet, en Berro 1966: 211-212  
 193 Azpiri, 1966: 63-64  
 194 SIIM  
 195 Grimbolt, [1843] 1851  
 196 En Berro 1966:201  
 197 A.G.N., legajo nº1, Vernet, en Berro 1966:204  
 198 Canclini, 2008: passim  
 199 Candiotti, 1966:64  
 200 Migone [1948] 1996:86  
 201 Candiotti, 1966:64  
 202 Fitz Roy Poner cita  
 203 Llarás Samitier, 1952; 1965 Bandieri, 2005; Videla, 2007.  
 204 En Canclini, 2007: 169-170  
 205 Azpiri, 1966: 60-62  
 206 Azpiri, 1966: 62  
 207 Azpiri, 1966: 63  
 208 Azpiri, 1966: 69-70  
 209 Caillet-Bois 1966, *passim*  
 210 Caillet-Bois 1966:36  
 211 Caillet-Bois 1966:36  
 212 Candiotti, 1966: 65  
 213 Archivo General de la Nación, S. X. C. 3 A. 4, nº 5. En el leg. N° 1 del Archivo de Vernet se encuentra el borrador de la proclama del día de Santa Rosa, a cuyo dorso puede leerse: Proclama al enarbolar nuevamente la bandera de Bs. As., en Berro 1966: 215-217  
 214 D'Orbigny poner cita BERGUÑO, 2002:24  
 215 Malvinas Observatorio, 211  
 216 Grimbolt, 59-60  
 217 Candiotti, 1966:66-67  
 218 Grimbolt, [1843] 1851: 61-62  
 219 López, 2002  
 220 Grimbolt, [1843] 1851: 65-66  
 221 En López, 2002  
 222 SER  
 223 Grimbolt, [1843] 1851: 69-70  
 224 Grimbolt, [1843] 1851: 71  
 225 En Caillet-Bois, *Una tierra argentina. Las islas Malvinas*, pp. 411-412. El resaltado es nuestro  
 226 Canclini, 2007:14-15  
 227 López, 2002  
 228 Canclini, 2007:173-176  
 229 SRE  
 230 López, 2002  
 231 Groussac [1910] 1936  
 232 López, 2002.  
 233 López, 2002; Malvinas Observatorio, 211  
 234 López, 2002  
 235 SER  
 236 Candiotti, 1966: *passim*.  
 237 Azpiri 1966:542-543 reproduce los facsímiles de las cuatro páginas y su transcripción  
 238 Grimbolt, [1843] 1851: 82-83  
 239 billete islas Malvinas en <http://www.bcr.gov.ar/pdfs/institucional/NumismaticaPatagonia.pdf>

## Bibliografía

### Colecciones y compilaciones de cronistas y viajeros

Joaquín F. Pacheco y d. Francisco de Cárdenas y d. Luis Torres de Mendoza (Compiladores) 1866. **Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía, 1251-1796** 42 vols

Fernández de Navarrete, M. 1825-27. **Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines de siglo XV.** 5 vols

Kerr, Robert. Iniciada 1811 **A general history and collection of voyages and travels. Arranged in systematic order; forming a complete history of the origin and progress of navigation, discovery, and commerce by sea and land, from the earliest ages to the present time.** 18 vols

de Angelis, Pedro. (Compilador) 1837. **Colección de obras y documentos relativos a la Historia Antigua y Moderna de las provincias del Río de La Plata.**

**Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile**, a partir de 1875

Medina, J. T. 1889. **Colección de documentos inéditos para la historia de Chile, desde el viaje de Magallanes hasta la Batalla de Maipú (1518-1818)** colectados y publicados por J. T. Medina 30 vols 1888-1902

Markham, C. 1911. **Early spanish voyages to the Strait of Magellan.** Hakluyt Society, London.

### Cronistas y Viajeros

[1539] **Islario General de todas las Islas del Mundo. Alonso de Santa Cruz. Cosmógrafo mayor de Carlos I de España** con UN PRÓLOGO DE D. Antonio Blázquez. MADRID. Imprenta del Patronato de Huerfanos de Intendencia e intervención Militares. Caracas, número 7. 1918. 559 pp +

[1539] **Islario General de todas las Islas del Mundo. Alonso de Santa Cruz. Cosmógrafo mayor de Carlos I de España –Atlas-** con UN PRÓLOGO DE D. Antonio Blázquez. MADRID. Imprenta del Patronato de Huerfanos de Intendencia e intervención Militares. Caracas, número 7. 1920 con 120 láms

[1539] **Islario General de todas las Islas del Mundo.** Alonso de Santa Cruz: <http://www.theeuropeanlibrary.org/exhibition-reading-europe/object.html?id=102975>

[http://bibliotecadigitalhispanica.bne.es/view/action/nmets.do?DOCCHOICE=227296.xml&dvs=1333987523239~118&locale=es\\_](http://bibliotecadigitalhispanica.bne.es/view/action/nmets.do?DOCCHOICE=227296.xml&dvs=1333987523239~118&locale=es_)

ES&search\_terms=&adjacency=&VIEWER\_URL=/view/action/nmets.do?&DELIVERY\_RULE\_ID=4&usePid1=true&usePid2=true

- [1535] **Relación de las cosas que sucedieron en la armada de Simón De Alcazaba, el cual iba por Gobernador á la Provincia de León por parte de la Mar Del Sur, el cual había de pasar por el Estrecho de Magallanes; el cual llevaba dos naos, la capitana, llamada La Madre De Dios, y la otra llamada San Pedro, en las cuales irían entre pasajeros y marineros doscientas y cincuenta personas; la cual Relación se sacó de una copia que de lo susodicho tenia fecho Alonso Vehedor , escribano dr s. m., de todo lo cual en la dicha copia da fe de vista.** En Torres De Mendoza, Luis 1866. Colección de Documentos Inéditos del Archivo de Indias. Colección Documentos Inéditos, Relativos al Descubrimiento, Conquista y Organización de las Antiguas Posesiones Españolas en América y Oceanía, sacados de los Archivos del Reino. y muy especialmente del de Indias, TV :97-116
- [1558] **Les singularitez de la France antarctique, a utrement nommée Amerique:& de plusieurs Terres & Isles decouuerte de nosres temps.** Par André Theuet, naif d'Angoulesme. A Paris, Chez les heritiers de Maurice de la Porte, au Clos Bruneau, à l'enseigne S. Claude. 1558. Avec Privilege Dv Roy. Nouvelle edition, avec Notes et Commentaires par Paul Gaffarel. Paris Maisonneuve & Cie, Libraires-Editeurs. 1878. 459 pp
- [1575] **La cosmographie universelle d'André Thevet, cosmographe du roy. Illvstrée de diverses figures des choses plus remarquables veues parl'auteur, & incogneuës de nozanciens & modernes.** A Paris: Chez Guillaume Chandiere, rue S.Iaques, à l'enseigne deu temps, & de l'Homme sauuage. 1575. Auec Priuilege du Roy. 1026 +34 pp. particulièrement: Tome Qvatrieme. Description: de la Quartrieme Partie du Monde, Illustree de Nostre Temps. Livre XX. D'une Isle, où les hommes dont grans de dix à douze pieds. Pp 903 a 907 + mapa
- [1593 - 1622] **The Observations of Sir Richard Hawkins, Knt in his Voyage into the South Sea in the year 1593.** Reprinted from the Edition of 1622. Edited by C. R. Drinkwater Bethune, Printed for The Hakluyt Society. 1847. 246 pp. London
- [1598] Sebald de Weert. 1598. **Journael vant genevijf schepen**, van Rotterdam, in'tjaer 1598. den 27. Jump
- [1599] 1649 van Noort **Wonderlijcke voyagie Hollanders Magallanes 1649 Beschrijvinge van de schip-vaert, by de hollanders gedaen, onder't beleytende generael schap van Olivier van Noort, doorstraetoft Enghte van Magalanes, en devoorts de gantsche Kloot des Aerdtbodemsom: die veelvreededingen heft dingen heft gesien**
- [1614] **Wonderlijckevoyagie by de Hollanders ghedaen, door de strateMagalanes 1614 Van Meteren Eigentlich und vollkomene Historische Beschreibung des Niderlendischen Kriegs**
- Oliver Noort. **The voyage of Oliver Noort round about the Globe, being the fourth circunnavigation of the same, extracted of the latine Diarie.** En Samuel Purchas, B.D. Hakluytus Posthumus of Purchas His Pilgrimes, II 187-206
- Oliver Noort. En Magallanique & en Polinesie, en Charles Brosses, **Histoire de navigations aux terres australes**, I, 295-305. Paris, Durand, 1756
- [1618-19] **Reconocimiento de los Estrechos de Magallanes y San Vicente, y algunas cosas curiosas de navegación. Por el capitán Diego Ramírez de Arellano, Cosmografo y piloto mayor del Rey nuestro señor en la contratación de Sevilla.** Año de nuestra salud de 1621. En March y Labores, José. 1854. Historia de la Marina Real Española: desde el descubrimiento de las américas ...en Markham, Clements. 1911. **Early Spanish Voyages To The Strait Of Magellan.** Translated and edited with a preface, introduction and notes. Printed for the Hakluyt Society 322 pp + maps. London
- [1640] Laeth **histoire du nouveau monde ou Description des Indes occidentales, contenant ...L'histoire du nouveau monde ou Description des Indes occidentales, contenant ...** 632 páginas
- 1664 **Wonderlijcke voyagie by de Hollanders ghedaen, door de strateMagalanes [&c.].** (1664)
- [1621] 1766 2<sup>o</sup> ed **Relacion del viage, por que orden de su Magestad, y acuerdo de el Real Consejo de Indias, hicieron los capitanes Bartholome Garcia de Nodal y Gonzalo de Nodal, hermanos, naturales de Pontevedra al descubrimiento nuevo del Estrecho de San Vicente, que hoy es nombrado de Maire, y reconocimiento del de Magallanes.** Utilidad del Hospicio de la Santa Charidad de la Ciudad de Cádiz,
- [1712] **A voyage to the South-Sea, and along the coasts of Chili and Peru, in the years 1712, 1713, and 1714 : particularly describing the genius and constitution of the inhabitants, as well Indians as Spaniards : their customs and manners, their natural history, mines, commodities, traffick with Europe, &c. By Monfieur Frezier, Engineer in Ordinary to the French King.** LONDON: Printed for Christian Bowyer, and Sold by John Osborn at the Golden-Pal l in Pater-N o/ter-Row. MDCCXXXV.
- 1712 A **CRUISING VOYAGE ROUND THE WORLD: First to the South-seas, thence to the East-indies, and homewards by the Cape of Good Hope. Begun in 1708, and finish'd in 1711. CONTAINING A JOURNAL of all the Remarkable Transactions; particularly, of the Taking of Punaand Guaiquil, of the Acapulco Ship, and other Prizes; An Account of Alexander Selkirk's living alone four Years and four Months in an Island and A brief Description of several Countries in our Course noted for Trade, especially in the South-Sea. With Maps of all the Coast, from the best Spanish Manuscript Draughts. And an INTRODUCTION relating to the SOUTH-SEA Trade.** By Captain WOODES ROGERS, Commander in Chief on, this Expedition, with the Ships Duke and Dutches: of

- Bristol. LONDON, Printed/or A. Bell at the Cross Keys and Bible in Cornhil, and B. Lintot at the Cross-Keys between the two Temple-Gates, Fleetstreet. MDC-CXII 1712
- [1740] **VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO, HECHO en 1740, 41, 42, 43 y 1744 POR JORGE ANSON, comandante en jefe de la escuadra de S. M. B. TRADUCIDO AL CASTELLANO por D. Lorenzo de Alemany T I Imprenta de Don Tomas Jordán. calle de Toledo, frente d la del Burro. Mayo de 1833**
- [1740] **A voyage to the south seas, and to many others part of the World, performed from september 1740, to june 1744, by Commodore Anson, In his Majesty's Ship the Centurion, having under his command the Gloucester, Pearl, Severn, Wager, trial, and two Store Ships. To which ..... Printed and Sold by R. Walker, London 1745.**
- [1740] **A voyage round the world in the 1740** R Walter 1776
- [1745] Lozano, P., **Diario de un viaje a la costa de la mar magallánica en 1745 desde Buenos Aires hasta el Estrecho de Magallanes informado sobre las observaciones de los padres Cardiel y Quiroga.** Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836.
- [1763] Pernety, Antoine Joseph, **Histoire d'un voyageaux isles Malouines, fait en 1763 & 1764: avec des observations sur le Detroit de Magellan, et sur les Patagons (1770)** A Paris : Chez Saillant&Nyon, libraires ... Chez Delalain, libraire
- [1763] Pernety, Antoine Joseph, **Journal historique d'un voyage faite aux Iles Malouines en 1763 & 1764, pour les reconnoitre, & y former un etablissement; et de deux voyages au Detroit de Magellan, avec une relation sur les Patagons,** Volume 1 y 2 (1769)
- 1764 **Viaje al rededor del mundo, hecho en 1764, 65 y 66, à bordo del navio el Delfín, por el Comodoro Byron.** Traducido al español por Don Francisco Pérez de Anaya Madrid, abril de 1833. Imprenta de Don Tomás Jordán. 252pp
- [1764]. **Viage del comandante byron alrededor del mundo, hecho ultimamente de orden del almirante de inglaterra: en el qual se da noticia de varios paises de las costumbres de sus Habitantes, de las Plantas y Animales estraños que se crian en ellas: juntamente una descripcion muy circunstanciada del ESTRECHO DE MAGALLANES, y de cierta Nacion de GIGANTES, llamados PATAGONES,** con una lamina fina que los representa &c. Traducido dl Inglés, ilustrado con notas sobre muchos puntos de la geografia, de phisica, de historia natural de comercio&c. y con un nuevo mapa del estrecho. por el dr d.CASIMIRO DE ORTEGA de la Sociedad Botanica de Florencia, y de la Real Academia Medica de Madrid &c. MDCCLIX casa de Don Francisco Nariano Nipho. 245 pp + mapa
- [1766] **An account of the voyages undertaken by the order of his present majesty, for making discoveries in the Southern Hemisphere, And successively performed by Commodore Byron, Captain Wallis, Captain Carteret, And Captain Cook, In the Dolphin, the Swallow, and the Endeavour: Drawn up from the Journals which were kept by the several Commanders, and from the Papers of Joseph Banks, Esq; By John Hawkesworth, l.l.d. to which is added a voyage to the north pole, by commodore Phipps.** in two volumes.illustrated with charts and elegant copper-plates.vol. i. Dublin: printed for Jame s Williams, MDCCLXXV. [1775]. 480pp
- [1766]. Bougainville, Louis Antoine de **Voyage a outour du monde par la frégate du roi La Boudeuse et la flûte L'Etoile, en 1766, 1769.** Paris, 1771, in 4°, pp.128-130.
- [1766] **Bougainville, Louis Antoine de, comte Voyage autour du monde, par la frégate du roi La Boudeuse, et la flû te L'Etoile, en 1766, 1767, 1768 & 1769 [1772].** A Paris : Chez Saillant & Nyon ...
- [1766] Banks, Joseph, Sir, 1743-1820; **Bougainville, Louis Antoine de, comte, 1729-1811. Voyage autour du mondeSupplément au voyage de M. de Bougainville ou Journal d'un voyage autour du monde, fait par MM. Banks & Solander, Anglois, en 1768, 1769, 1770, 1771 [1772]** A Paris : Chez Saillant & Nyon, Libraires
- [1771] [Samuel Johnson] **Falkland's Island.Thoughts on the late transactions respecting Falkland's Islands** –the second edition- printed for T. Cadell, in the Strand. MDCCLXXI 1771 75pp
- [1771] **The annual register, or, A view of the history, politics, and literature for the year 1771,** Vol.14, 5º edic. Dodsley. London 1794. Págs. 234-235
- [1773] Byron, John; Cook, James; Hawkesworth, John. **An account of the voyages undertaken by the order of His present Majesty for making discoveries in the Southern Hemisphere, and successively performed by Commodore Byron, Captain Wallis, Captain Carteret, and Captain Cook, in the Dolphin, the Swallow, and the Endeavor. Drawn up from the journals which were kept by the several commanders, and from the papers of Joseph Banks, Esq; by John Hawkesworth, LL.D.**In three volumes. Illustrated with cuts, and a great variety of charts and maps relative to countries now first discovered, or hitherto but imperfectly known. London: printed for W. Strahan; and T. Cadell in the Strand, MDCCLXXIII. 1773
- [1780] Viedma, Antonio de [1780] 1837. **Diario de un viaje a la costa de la Patagonia, para reconocer los puntos en donde establecer poblaciones con una descripción de la naturaleza de los terrenos, de sus producciones y habitantes; desde el puerto de Santa Elena hasta la boca del Estrecho de Magallanes.** en Colección de obras y documentos relativos ala Historia Antigua y Moderna de las provincias del Río de La Plata., compilada por Pedro de Angelis. Tomo Sexto, pp.3-83. Imprenta del Estado, Buenos Aires.

- 1781 **The history of Lord North's administration: to the dissolution of the thirteenth Parliament of Great-Britain** printed for G. Wilkie
- [1785] Vargas Ponce, J., de. 1788. **Relación del último viaje al Estrecho de Magallanes de la fragata de S. M. Santa María de la Cabeza en los años 1785 y 1786 y noticia de los habitantes.** Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía, Madrid.
- [1789] Malaspina Alejandro [1789] **Relación general del viaje, en viaje político científico alrededor del mundo por las corbetas "descubierta" y "atrevida" al mando de los capitanes de navío don Alejandro Malaespina y don José de Bustamante y Guerra, desde 1789 a 1794.**
- [1793] Colnett 1798, **Voyage to the south atlantic and round cape horn into the pacific ocean, for the purpose of extending the sperm whale fisheries, and other objects of commerce, by ascertaining the ports, bays, harbours, and anchoring births, in certain islands and coasts in those seas at which the ships of the british merchants might be refitted. Undertaken and performed by captain James Colnett, of the royal navy, in the ship Rattler.** London printed for the author, by W. Bennett, Marsham street, Westminster..1798
- [1822] Morrell Benjamin. 1832 [1822] **a narrative of four voyages, to the south seas, ... From The year 1822 to 1831.** New York, J.&J.Harper. Embón 166
- [1822] Weddell, James, 1827. **A voyage towards the South Pole, performed in the years 1822-24: containing an examination of the Antarctic Sea, to the seventy-fourth degree of latitude, and a visit to Tierra del Fuego, with a particular account of the inhabitants: to which is added, much useful information on the coasting navigation of Cape Horn, and the adjacent islands, with charts of harbours, &c.** (1827). London: Printed for Longman, Rees, Orme, Brown and Green
- [1817-1820] **VOYAGE AUTOUR DU MONDE, Entrepris par Ordre du Roi, sous le Ministère et conformément aux Instructions de S. Exc. M. Le Vicomte du Bouchage, Secrétaire d'État au Département de la Marine, Exécuté sur les corvettes de S. M. l'Uranie et la Physicienne, pendant les Années 1817, 1818, 1819 et 1820; .... Par M. Louis de Freycinet, Capitaine de Vaisseau, Chevalier de Saint-Louis et Officier de la Légion d'Honneur, Membre de l'Académie Royale des Sciences de l'Institut de France, &c. ; Commandant de l'Expédition.** Paris, Pillet Aîné, 1827
- [1822] Duperrey, Louis Isidore. **Voyage autour du monde exécuté par ordre du Roi sur la corvette la Coquille pendant les années, 1822, 1823, 1824 et 1825.** Paris, A. Bertrand 1825 p.101. Según Duperrey
- [1829] D'Orbigny Alcides. [1829]. **Voyage dans l'Amérique meridionale**, II, 78 ss. Paris, P. Brentrant edit. 1839-1843.
- [1826] Narrative 1839. **Narrative of the surveying voyages of his Majesty's ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836**, tres tomos. Henry Colburn, London.
- [1831] Fitz Roy Robert. [1833] **Proceedings of the second expedition, 1831-1836, under the command of captain Robert Fitz Roy..**, en **Narrative of the surveying voyages of his Majesty's ships Adventure y Beagle, Between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe**, London Henry Colburn. 1839.
- [1832] Darwin Charles. [1832]. **Journal and remarks. 1832-2836 by Charles Darwin**, en **Narrative of the surveying voyages of his Majesty's ships Adventure y Beagle, Between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe**, III, 121ss. London Henry Colburn. 1839.
- [1837] D'Urville Dumont, J.S.C., **Histoire du voyage en Voyage au pôle Sud et dans l'Océanie sur les corvettes l'Astrolabe et la Zélée, exécuté par ordre du roi pendant les années 1837-1838-1839-1840, sous le commandement de M.J. Dumont D'Urville, Capitaine de vaisseau**, I, 85 y otras. Paris, Gide editeur. 1841. Paris, 1841-1846. 10 vols. 1º ed.
1841. **Historia de la Patagonia, Tierra de Fuego, é Islas Malvinas** por M. Federico Lacroix, de la Isla de Francia. Barcelona. imprenta del Liberal Barcelones. 1841.
- [1843] Grimbolt, P.[1843] 1851. **Islas Falkland ó Malvinas.** Traducción de un artículo publicado en la Revista de Ambos mundos, en 1º de Septiembre de 1843, escrito por Mr. P. Grimbolt, y traducido para el DIARIO DE AVISOS por un ARGENTINO. BUENOS AYRES. 96pp
- [1894] Lista Ramón. 1894 **Los Indios Tehuelches, una raza que desaparece.** Imp. Pablo Coni 1894, 126pp

### Cartografía del Atlántico Sur

- Torres Lanzas, Pedro. 1921. **Relación descriptiva de los mapas, planos, etc., del Virreinato de Buenos Aires existentes en el Archivo General de Indias (1562-1805)**. Facultad de Filosofía y Letras, Publicaciones de la Sección de Historia, Nro. VII. Buenos Aires, Casa Jacobo Peuser, 1921; 173 páginas, 78 ilustraciones, 28 cm. x 18,5 cm.
- Martinić Berós, Mateo. 1999. **Cartografía Magallánica: 1523-1945.** Punta Arenas, Magallanes: Ediciones de la Universidad de Magallanes. 345 p.
- Dehais. Francisco José. 2006. **Contribución a la Cartografía de Patagonia entre 1519 y 1900.** 230 pp

Vairo, Carlos Pedro. 2011. **Terra Australis. Historia de la Cartografía de Tierra del Fuego**, Patagonia y Antartida. Ed. Zagier & Urruty Publications 2011. 255 pp

## Bibliografía General

Almeida, Juan Lucio. 1968. Antonio Rivero, el gaucho de las Malvinas. **Todo es Historia**, 20:8-36

Alvarez, A. 1970. *Crónica de la Patagonia y tierras australes, desde el descubrimiento hasta la colonización*. Ediciones Dunken. Buenos Aires.

Arancibia, Francisco S. Contribución al conocimiento de la bibliografía del archipiélago de las islas Malvinas (II). **Revista Patagónica** Año II N°7 1982: 21-23

Arias, Fabián y Laura Marcela Méndez. 2008. Historias de Mujeres patagónicas en los siglos XIX y principios del XX: unidad y diversidad a escala global. III **Jornadas de Historia de la Patagonia**, San Carlos de Bariloche, 6-8 de noviembre de 2008.

Armstrong, Patrick. 1992. *Darwin's desolate islands: A naturalist in the Falklands, 1833 and 1834*. Chippenham: Picton Publishing.

Azpiri, José Luis; 1966. **Historia completa de las Islas Malvinas**. 3 volúmenes. Ed Oriente. Buenos Aires.

Balza, Juan. E. 1973. Curruchea, el capitán que fue navío. **Boletín del Instituto Americano de Estudios Vascos** Buenos Aires Año 24, v. 24, n. 92 (en.-marzo 1973), p. 29-35

Bandieri, S. 2005. **Historia de la Patagonia**, Colección Historia Argentina, Bs. As., Editorial Sudamericana, 2005.

Barne, J. 1837. Viaje que hizo el San Martín, desde Buenos Aires al Puerto de San Julián, el año de 1752. **Colección de obras y documentos relativos a la Historia Antigua y Moderna de las provincias del Río de La Plata**. Editado por Pedro de Angelis, Tomo Quinto pp.8-24. Imprenta del Estado, Buenos Aires.

Berguño Jorge. 1991. Un enigma de la historia antártica: El descubrimiento de las islas Shetland del Sur. **Revista Española del Pacífico** [Publicaciones periódicas]. N° 1, Año 1991

Berguño, Fernando 2002 Proyectos Franceses de Colonización de las Islas Malvinas el Estrecho de Magallanes y la Patagonia (1821-1843), **Anales Instituto Patagonia**, serie Cs. Hs. (chile), 2002. Vol. 30:17-26

Biografía de don Felipe Ruiz Puente y García de la Yedra en Historia Naval de España. Historia Naval de España <http://blog.todoavante.es/?p=2194>

Brinckmann Hans. 2008 What was Erasmus doing on the stern of "De Liefde"? Lecture by Hans Brinckmann at the Tokyo National Museum, under auspices of

the Japan-Netherlands Society. November 12, 2008. <http://www.habri.co.uk/erasmus-de-liefde>.

Boyson, Rupert Vallentin. 1924. **The Falkland Islands with notes on the natural history**. Clarendon press. Oxford

Caillet-Bois, Ricardo R. 1966. La usurpación de las Malvinas y la respuesta nacional al atentado de 1833. Anhelos de recuperación en 1966. en Azpiri, José Luis; 1966. **Historia completa de las Islas Malvinas**. 3 volúmenes. Ed Oriente. Buenos Aires.:31-45

Canclini, Arnaldo. 2007. **Malvinas 1833 Antes y Después de la Agresión Inglesa. Un estudio documental**.- Claridad. 222 pp. Avellaneda

Canclini, Arnaldo. 2007. **Malvinas: su historia en historias**. Instituto de Publicaciones Navales. 368pp. CABA

Candiotti Alberto M. 1966. Luis Vernet, el colonizador, y el deber argentino de recuperar las Malvinas. en Azpiri, José Luis; 1966. **Historia completa de las Islas Malvinas**. 3 volúmenes. Ed Oriente. Buenos Aires.:57-77

Capel, Horacio. 1985. **La Física Sagrada. Creencias religiosas y teorías científicas en los orígenes de la geomorfología española. Siglos XVII-XVIII**. Edic del Serbal. España, 223pp.

Cardozo, Julio (edit). 2011. **Primer congreso latinoamericano. Malvinas, una causa de la patria grande**. ed. Remedios de Escalada : De la UNLa - Universidad Nacional de Lanús, 2011.

Caviglia, S.E. 1987 Análisis de Material faunístico del sitio I Bahía Crossley. en Anne Chapman **La Isla de los Estados en la Prehistoria**. Primeros datos Arqueológicos. **EUDEBA**. Colecc. TEMAS, pp.: 95-112 + bibl.

Caviglia, S.E. 2003. El arte de las mujeres Aónik'enk y Gününa Küna -Kay Guaj'enk o Kay Gütrruj (las Capas Pintadas)- **RELACIONES** de la Sociedad Argentina de Antropología. Tomo XXVII(2002):42-70 + 4 láms color.

Caviglia, Sergio. E. 2010 Las capas tehuelches. Pp 57 a 63 lams 109 a 115. En Carballo de Quentin, Claudia edit. **Arte de las pampas en el siglo XIX**. Ediciones Larivière. 338 pp. CABA.

Cerezo Martínez, Ricardo 1994. **La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI**. 306pp

Cuesta Domingo, Mariano, 2004. Alonso de Santa Cruz, cartógrafo y fabricante de instrumentos náuticos de la Casa de Contratación, **Revista Complutense de Historia de América**, v. 30 (2004), págs. 7-40.

Dahlgren, Erick Wilhelm, 1909-**Les relations commerciales etmaritimes entre la France et les côtes de l'océan Pacifique (commencement du XVIIIe-siècle). T I Le Commerce de la Mer du Su jusqu'a la Paixd'Utrecht**. Librairie ancienne Honoré Champion, Paris. 740pp

- Destefani, Laurio H. (1982) **Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur ante el conflicto con Gran Bretaña**. Buenos Aires, Edipress. 145pp
- Destefani, Laurio. H., **Las Malvinas en la época hispana (1600-1811)**, Buenos Aires, Corregidor, 1981.
- Dickinson, Anthony B. 1994. Early Nineteenth-Century Sealing on the Falkland Islands: Attempts to Develop a Regulated Industry, 1820-1834. **The Northern Mariner/Le Marin du nord**, IV, No. 3 (July 1994), 39-49
- Furlong Cardiff, Guillermo. 1953. El Padre José Quiroga, José Cardiel S. J. y su carta relación (1747), Buenos Aires, Librería del Plata, 1953.
- Goebel (jr.), Julius. 1966. The struggle for the Falkland Island 1927 en Azpiri, José Luis; 1966. **Historia completa de las Islas Malvinas**. 3 volúmenes. Ed Oriente. Buenos Aires. I:261-265.
- Gorla, Carlos María, 1984. Los establecimientos españoles en la Patagonia, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos,
- Groussac, Paul [1910]1934. **Las Islas Malvinas**. Comisión Protectora de Bibliotecas Populares. Buenos Aires. 200 pp + mapa
- Guillen y Tato, J. F. 1942. **Monumenta Cartographica Indiana, I Regiones del Plata y Magallánica y IV Atlas**. Sección de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid.
- Hamy, E. T. 1897. Planché LX, N°174. Manteau Peint de Chief Patagon de la Baie Boucault. En **Galérie Américaine du Musée d'Ethnographie du Trocadéro. Choix de. Pièces Archéologiques et Ethnographiques**. Paris, Pl LX N° 174
- Héctor Raúl Ratto, 1930. **Actividades marítimas en la Patagonia durante los siglos XVII y XVIII**. Dirección General de Navegación y Comunicaciones. 194 págs
- Joaquín Torres García. 1944. **Universalismo constructivo**, Buenos Aires, Poseidón.
- Johnson, Samuel. 2003. **Pensamientos Acerca de las últimas negociaciones respecto a las islas Malvinas y otros escritos**. Samuel Johnson (1709-1784). Traducción, prólogo y notas de Pablo Massa y Federico Lafuente. Revisión: Cristina Leone. Proyecto editorial 2003. Buenos Aires. 93pp
- Juan Carlos Vedoya **Cómo fue la usurpación de las Malvinas**. Suplemento especial: **Todo es Historia** N° 179 abril de 1982 Los usurpadores de las Malvinas
- Juan E. Belza. 1974. En la isla del fuego, Volumen 1 **Publicación del Instituto de Investigaciones Históricas Tierra del Fuego**, 1974. En <http://tierradel-fuego.org.ar/museo/virtual/lenzio4.htm>
- Lenzi, J. H. 1943. Descubrimientos, exploraciones y colonización en Santa Cruz. **Argentina Austral** 146:15-19.
- Lestringant Frank. 1995 **L'Insulaire des Lumières: esquisse introductive, L'Insularité: thématique et représentations. Actes du colloque de Saint-Denis de la Réunion**, avril 1992, textes réunis par J.-C. Marimoutou et J.-M. Racault, Saint-Denis, Presses de l'Université de la Réunion, et Paris, L'Harmattan, 1995, p. 89-96.
- Llarás Mamitier. 1965, La India María en las Islas Malvinas. **Argentina Austral** N° 406:
- Llarás Samitier, M. 1964 La leyenda Tehuelche y el nacimiento de las islas Malvinas. **Argentina Austral** mayo de 1964: 10-11.
- López Horacio A. 2002 Islas Malvinas: Antecedentes históricos de un despojo Ponencia presentada por, Director Adjunto del CCC "Floreal Gorini" en el Seminario "**Argentina a 20 años de la guerra de las Malvinas**", realizado en La Habana Cuba en abril de 2002 y organizado por AUNA (Asociación para la unidad de nuestra América). 11pp
- Luiz, María Teresa y Schillat, Mónica, 1997. **La frontera austral. Tierra de Fuego, 1520-1590**, Cádiz. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1997.
- Maeder Ernesto J. 2000. **La administración y el destino de las temporalidades jesuíticas en el Río de la Plata. Resistencia**. Versión digital. 296 pp
- Maeso Buenasmañanas, Juan Alfonso. 1999 La expedición de Ramón de Clairac a la Patagonia en 1789. **Espacio, Tiempo y Forma**, Serie IV, H. Moderna, t. 12, 1999, págs. 373-414
- Malvinas, observatorio. 2011. **Malvinas en la historia. Una perspectiva suramericana**. Universidad Nacional de Lanús UNLa, Obs Malvinas; Ministerio de Educación. 312p.+ DVD. Lanús
- Martinez Casado, Gisela. 2010. **Malvinas. Nuestro Legado Francés**. Ed Argenta Sarlep. 160pp. CABA.
- Martinic Beros, Mateo. 1971. **Reseña del descubrimiento y de la evolución cartográfica de la Región Magallánica**. Punta Arenas: [s.n.]. 19 p.
- Martinic Beros, Mateo. 1977. **Historia del Estrecho de Magallanes**. Santiago: Andrés Bello. 261 p.
- Martinic Beros, Mateo. 1995. **Los Aónikenk: historia y cultura**. Santiago: Universidad de Magallanes (Santiago: Vanic). 387 p.
- Martinic Beros, Mateo. 1999. **Cartografía Magallánica: 1523-1945**. Punta Arenas, Magallanes: Ediciones de la Universidad de Magallanes. 345 p.
- Martinic Beros, Mateo. 2000 [2000?]. **Rey Don Felipe: acontecimientos históricos: una secuencia de la presencia humana en el sector central del estrecho de Magallanes**. [Chile]: Ministerio de Bienes Nacionales, (Chile: Productora Gráfica Andros Ltda.). 100 p.
- Martinic Beros, Mateo. 2002. **Breve historia de Magallanes**. Punta Arenas: Eds.

- Universidad de Magallanes. 137 p.
- Martinic Beros, Mateo. 2006. **Historia de la Región Magallánica**. Punta Arenas: Eds. Universidad de Magallanes, 2006. 4 vols.
- Martinic Beros, Mateo. 2007 [2007?]. **Los británicos en la Región Magallánica**. Valparaíso: Co-edición Universidad de Magallanes: Editorial Punt Ángeles, Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación,
- Martinic, M. 2004. Viajeros desconocidos en la Patagonia Austral durante la década de 1870. **Magallania** 32:5-13.
- Migone, José Luis [1935] 1996. **33 años de vida Malvinera**. Instituto de publicaciones Navales. 204pp Bs As
- Murray, Cristian; Damián Vainstrib, Martijn Manders y Ricardo Bastida. 2008. **Tras la estela del Hoorn-Arqueología de un naufragio holandés en la Patagonia**. Vázquez Mazzini edit. 142 pp. Buenos Aires.
- Navarro Floria, Pedro 1998 Ciencia de frontera y mirada metropolitana: las ciencias del hombre ante los indios de la Araucanía, las Pampas y la Patagonia (1779-1829). Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano 17: 115-143. Buenos Aires.
- Navarro Floria, Pedro 1999. Un país sin indios. La imagen de la Pampa y la Patagonia en la geografía del naciente Estado argentino. **Scripta Nova** 51. Barcelona.
- Navarro Floria, Pedro 2000. La mirada de la 'vanguardia capitalista' sobre la frontera pampeano-patagónica: Darwin (1833-1834), Mac Cann (1847), Burmeister (1857). **Saber y Tiempo** 10: 111-146. Buenos Aires.
- Navarro Floria, Pedro 2003. Córdoba y Malaspina: antropología y política ilustrada en Patagonia y Tierra del Fuego. **Revista Española de Antropología Americana** 33: 231-251.
- Navarro Floria, Pedro 2003. La invención de la Patagonia en el siglo XIX: estrategias políticas e ideas científicas, en **51° Congreso Internacional de Americanistas**, Simposio A-22: Método y conceptos en los orígenes de la Antropología, Europa y América, siglos XV a XIX. (CD-ROM)
- Navarro Floria, Pedro. 1999. **Historia de la Patagonia**, Buenos Aires, Ciudad Argentina, 1999, págs. 41-47.
- Ortiz-Troncoso, Omar R., 1993. Una Hermandad Naval Holandesa Creada En La Región Magallánica, **Revista de Marina** [Chile], no. 2, 1993, pp. 192-197
- Oudenampsen, Merijn 2010. **Cartographies of power**. Flexmens online/offline magazine. <http://www.flexmens.org/drupal/?q=node/780>
- Oyarzun, Javier. 1976. **Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego**. Madrid, Cultura Hispánica,
- Pareja, Nélica Rosa. 2007. Santiago de Liniers. Décimo Virrey del Río de la Plata. Con- de de Buenos Aires en Miranda Arnaldo Ignacio Adolfo (Compilador). 2007. **Invasión, reconquista y defensa de Buenos Aires : 1806-1807**. - 1a ed. -Buenos Aires Comisión para la Preservación del Patrimonio Cultural de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2007.pp 201 216
- Peláez Pablo A y Nelly L. Jimenez 2006. Los viajeros en el Coy. pp 129-164 En Belardi, Juan Bautista; Carballo Marina, Flavia; Espinosa, Silvana (edit) 2006. **La cuenca del río Coyle: estado actual de las investigaciones/1a edición** - Universidad Nacional de la Patagonia Austral Río Gallegos 248 p.: il,;
- Penhos, Marta. 2005. **Ver, conocer, dominar. Imágenes de Sudamérica a fines del siglo XVIII. Siglo XXI** editores. 384pp. Buenos Aires
- Penhos, Marta. 2009. Imágenes viajeras: de la expedición del 'Beagle' a L'Universe Pittoresque", en Podgorny Irina, Martha Penhos, Pedro Navarro Floria. 2009. **Viajes: Espacios y cuerpos en la Argentina del siglo XIX y comienzos del XX**. Teseo, 2009.pp 45-114
- Plager, Silvia - Fraga Vidal, Elsa. 2005. **Nostalgias de Malvinas. María Vernet, la última gobernadora**. Ed Byblos. CABA
- Ramos, D. 1984. Exploración naval del estrecho de Magallanes por Córdoba y Churrucá, con la pretensión de definir la mejor navegabilidad al Pacífico 1785-1789, **Anais Hidrográficos**, XLI, suplemento, 1984, págs. 47-65.
- Ratto, Héctor. R., **Actividades marítimas en la Patagonia durante los siglos XVII y XVIII**, Buenos Aires, Ministerio de Marina, Dirección General de Navegación y Comunicaciones, Guillermo Kraft. Ltda. Sociedad Anónima de Impresiones Generales, 1930.
- Rocca, Edgardo José. 2007. Actuaciones en los Puertos de Buenos Aires durante las Invasiones Británicas en Miranda Arnaldo Ignacio Adolfo (Compilador). 2007. **Invasión, reconquista y defensa de Buenos Aires : 1806-1807**. - 1a ed. -Buenos Aires Comisión para la Preservación del Patrimonio Cultural de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2007.pp 51-101
- Senatore María Ximena 2007. **Arqueología e Historia en la Colonia Española de Floridablanca: Patagonia s XVIII**. ed Teseo 336 pp Bs As
- SILVA, Hernán Asdrúbal, 1978. **La economía pesquera en el virreinato del Río de la Plata**. Buenos Aires, Fundación para la Educación de la Ciencia y la Cultura, 1978.
- Simmons James C 1998. **Castaway in Paradise: The Incredible Adventures of True-Life Robinson Crusoes**. 257 pp
- Smith, Henry (edit.) 1980 **Learning from Shogun. Japanese History and Western Fantasy**. Program in Asian Studies University of California, Santa Barbara. California XVI + 164 pp
- Stewart Hamish I. y Claudio Cabello 2002. Navegantes Franceses en Chile 1500-18. **Anales Instituto de la Patagonia**. Serie Cs. Hs. (Chile). 2002 . Vol. 30 :7-16.

Punta Arenas

Vernet, 2009. **Malvinas: hacia una concepción integradora.** [http://www.cancilleria.gov.ar/portal/serec/malvinas/docs/09-Marcelo\\_Luis\\_Vernet.pdf](http://www.cancilleria.gov.ar/portal/serec/malvinas/docs/09-Marcelo_Luis_Vernet.pdf)

Videla, Liliana Eva M. (2007) María, la cacique de los tehuelches, **Todo es Historia**, N° 477, pp. 28-35.

### Abreviaturas:

AGN: Archivo General de la Nación

BAA: Biblioteca Agustín Álvarez, Trelew

BND: Biblioteca Digital da Fundação Biblioteca Nacional Brasil. Repositório BN Digital

BNE: Biblioteca Nacional de España, Biblioteca Digital Hispánica

BVPB: Biblioteca Virtual de Patrimonio Bibliográfico. Ministerio de Cultura y las Comunidades Autónomas. Patrimonio Histórico Español.

CC: Cartoteca Cataluña - Institut Cartogràfic de Catalunya

CGM: Commons Geographic Maps - Wiki

DRHMC: David Rumsey Historical Map Collection

NMMG: National Maritime Museum, Greenwich, London

PHMC Pinceton Historic Maps Collection

SER: Secretaría de Relaciones Exteriores de la Nación

### Págs. Web

**Secretaría de Relaciones Exteriores.** Posición argentina sobre diversos aspectos de la Cuestión de las Islas Malvinas. <http://www.mrecic.gov.ar/portal/serec/malvinas/home.html>

**Observatorio Malvinas UNLa:** <http://www.polsk.com.ar/index.php/libro>

**Historia y Arqueología Marítima** <http://www.histarmar.com.ar/>

**Historia general de las relaciones exteriores de la República Argentina** Cisneros y Escudé dir. 2000. Cap 14: Historia de las Islas Malvinas desde el descubrimiento hasta la ocupación inglesa de 1833. [http://www.argentina-rree.com/home\\_nueva.htm](http://www.argentina-rree.com/home_nueva.htm)

**Línea de Tiempo Malvinas.** <http://www.radionacional.com.ar/malvinas/>

**El Historiador.** <http://www.elhistoriador.com.ar/>

**Wikipedia**, la enciclopedia libre.

**Memoria Chilena.** <http://www.memoriachilena.cl/>

**Instituto Emilio Ravignani** [http://ravignanidigital.com.ar/libros/lanzas/lanzas\\_indice.html](http://ravignanidigital.com.ar/libros/lanzas/lanzas_indice.html)

### Sitios web de mapas consultados:

<http://commons.wikimedia.org/wiki/Commons:Geographicus>

<http://www.wdl.org/es/>

<http://patagoniadb.tripod.com/>

<http://www.henry-davis.com/MAPS/>

<http://www.mapstore.com>

<http://www.raremaps.com/cgi-bin/map-builder.cgi?America+South-America> <http://www.dogstarcom/carto/maps>

<http://oddens.geog.uu.nl/index.html>

<http://www.davidrumsey.com/>

<http://www.baldwinsmaps.com>

<http://www.library.yale.edu/MapColl/amer.html> <http://www.loc.gov/catalog/>

<http://www.loc.gov/rr/geogmap/luso/lusohome.html> <http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/index.html>

<http://www.uflib.ufl.edu/maps/MAPLATIN.HTML>

<http://www.maphistory.info/imagesoutham.html>

[http://gallica.bnf.fr/catalog?Fonds=Fonds\\_Danville](http://gallica.bnf.fr/catalog?Fonds=Fonds_Danville)

<http://www.kbr.be/america/fr/sud.htm>

<http://www.athenapub.com/mapneww.htm>

<http://www.capurromrc.it/mappe/mappegeo.html>

<http://bndigital.bn.br/projetos/angelis/spa/exposicion.html>

<http://www.culture.fr/>

<http://www.cnil.fr>

<http://collections.rmg.co.uk/>

<http://bibliotecadigitalhispanica.bne.es/>

<http://cartotecadigital.icc.cat/>

<http://gallica.bnf.fr/>

<http://www.geheugenvannederland.nl/>

## Material recomendado para trabajo en el aula:

### Ministerio de Educación. Provincia del Chubut

Recursos para el aula

*Día del Veterano y de los Caídos en la Guerra de Malvinas*

**Nº 2**- 2 de abril: Descargar obra completa en: [http://www.chubut.edu.ar/chubut/?page\\_id=6322](http://www.chubut.edu.ar/chubut/?page_id=6322)

### Pensar Malvinas

Flachsland, Cecilia. 2010. **Pensar Malvinas: una selección de fuentes documentales, testimoniales, ficcionales y fotográficas para trabajar en el aula** / Cecilia Flachsland; Maria Cecilia Adamoli ; Federico Lorenz. - 2a ed. - Buenos Aires: Ministerio de Educación de la Nación, 2010. 196 p.

El presente material es una selección de fuentes documentales, testimoniales, ficcionales y fotográficas para trabajar en el aula la problemática de la Guerra en Islas Malvinas, en 1982.

Descargar obra completa en:

[http://abc.gov.ar/lainstitucion/programadddhyeducacion/destacado\\_biblioteca/pdf/pensar\\_malvinas.pdf](http://abc.gov.ar/lainstitucion/programadddhyeducacion/destacado_biblioteca/pdf/pensar_malvinas.pdf)

ó en <http://www.educ.ar/educar/pensar-malvinas.html>

### Soldados

Esta publicación recopila una serie de poemas del escritor Gustavo Caso Rosendi, ex combatiente de Malvinas.

Descargar obra completa en:

[http://abc.gov.ar/lainstitucion/programadddhyeducacion/destacado\\_biblioteca/pdf/soldados\\_gustavo\\_rosendi.pdf](http://abc.gov.ar/lainstitucion/programadddhyeducacion/destacado_biblioteca/pdf/soldados_gustavo_rosendi.pdf)

### Soldados. Cuadernillo para docentes

El cuadernillo contiene propuestas de lectura y actividades para trabajar con el libro de poemas Soldados del escritor Gustavo Caso Rosendo.

Descargar obra completa en:

[http://abc.gov.ar/lainstitucion/programadddhyeducacion/destacado\\_biblioteca/pdf/soldados\\_cuadernillo\\_para\\_docentes.pdf](http://abc.gov.ar/lainstitucion/programadddhyeducacion/destacado_biblioteca/pdf/soldados_cuadernillo_para_docentes.pdf)

**MALVINAS: EDUCACIÓN Y MEMORIA.** 2 de abril, Día del Veterano y de los Caídos en la Guerra de Malvinas. Material para trabajar en las aulas sobre Historia, Memoria

y Soberanía de las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes. Ministerio de Educación

- CUADERNILLO PARA DOCENTES DE ESCUELAS PRIMARIAS
- CUADERNILLO PARA DOCENTES DE ESCUELAS SECUNDARIAS

Link desde donde se pueden bajar los materiales: <http://portal.educ.ar/noticias/educacion-y-sociedad/malvinas-una-causa-argentina-m.php>

de la pág web de

<http://www.educ.ar/>

### EL INFORME RATTENBACH

Impulsado luego del conflicto bélico de Malvinas, consistió en una pormenorizada investigación que analizó las responsabilidades políticas y estratégico-militares de la Junta Militar, entre otros temas. Tomó su nombre de **Benjamín Rattenbach**, el encargado de encabezar la comisión de análisis y evaluación. Si bien a lo largo de estos últimos años se filtraron algunos fragmentos del informe, en 2012 el Poder Ejecutivo Nacional –por decreto 431/2012– ordenó la publicación de la versión digitalizada del Ejemplar “01” del “Informe Rattenbach”.

<http://www.presidencia.gov.ar/component/content/article/108-gobierno-informa/25773-informe-rattenbach>

### Observatorio Malvinas UNLa

Malvinas, observatorio. 2011. **Malvinas en la historia. Una perspectiva suramericana.** Universidad Nacional de Lanús UNLa, Obs Malvinas; versión digital en **Observatorio Malvinas UNLa:** <http://www.polsk.com.ar/index.php/libro>





Se terminó de imprimir  
en el mes de julio de 2012

A 30 años de la guerra, el mundo oye con nitidez el reclamo de soberanía argentina sobre las Islas Malvinas. La lucha por el reconocimiento de nuestros derechos en el Atlántico Sur ha sido revitalizada por el fortalecimiento de la democracia, el ejercicio de nuestra memoria colectiva y la plena vigencia de los Derechos Humanos.

A ello se suma la coherencia diplomática y la firmeza de la posición del actual gobierno argentino. Aquel territorio pertenece por pleno derecho a la Argentina, a partir de sólidos argumentos jurídicos e históricos, aunque sigue ocupado por Gran Bretaña casi sin interrupciones desde 1833.

La presidenta Cristina Fernández de Kirchner logró fortalecer el consenso entre los aliados latinoamericanos y de otros continentes sobre la legitimidad de la soberanía argentina, pero fue más allá al denunciar todos los enclaves coloniales vigentes en el mundo, que en su mayoría –10 de 16– pertenecen a los británicos.

Somos conscientes de que el tema de Malvinas y la lucha por su soberanía han recuperado visibilidad gracias al impulso que desde el Estado nacional se otorgó a la memoria, la verdad y la justicia desde 2003, y a esa perspectiva nos sumamos, tal como lo explicitamos respecto del juicio por la Masacre de Trelew.

El presente libro se suma así a aquellos que apuntan a formar conciencia nacional y educar a nuestras nuevas generaciones en el respeto a los valores de la Patria y los Derechos Humanos. Nuestra lucha por la soberanía argentina sobre las Islas Malvinas y la contribución permanente al debate abierto sobre el extraordinario impacto de la guerra en la democracia recuperada, desde 1983 hasta el presente, forman parte de un compromiso irrenunciable para cada uno de los argentinos, y lo es especialmente para los chubutenses. Presentamos este libro con la esperanza de ver a nuestras Islas integradas a la Patria en general y a la Patagonia en particular.

Dr. Martín Buzzi  
Gobernador del Chubut



Ministerio de Educación  
Provincia del Chubut

Secretaría de Cultura  
Provincia del Chubut

