

Foll
342.3
1

09016



MINISTERIO DE EDUCACION

N
U
E
V
A

S
E
R
I
E

D
I
V
U
L
G
A
C
I
O
N

**SINTESIS
DE LA GEOGRAFIA Y LA HISTORIA
DE LAS ISLAS MALVINAS,
GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR**

Contraalmirante (R.S.)
D. LAURIO H. DESTEFANI

23

CENTRO NACIONAL
DE DOCUMENTACION E INFORMACION EDUCATIVA

BUENOS AIRES — 1982
REPUBLICA ARGENTINA

MINISTERIO DE EDUCACION

009016

Foll
342.3

1

**SINTESIS
DE LA GEOGRAFIA Y LA HISTORIA
DE LAS ISLAS MALVINAS,
GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR**

Contraalmirante (R.S.)
D. LAURIO H. DESTEFANI

Nueva Serie Divulgación Nº 23

Ej. 1

CENTRO NACIONAL
DE DOCUMENTACION E INFORMACION EDUCATIVA

Paraguay 1657 - 1º Piso - Buenos Aires - República Argentina

1982

INDICE

Resolución Nº 664	5
CAPITULO I	
Breve descripción geográfica de las islas Malvinas	11
Geología	12
Las islas	12
Flora y fauna	16
CAPITULO II	
Descubrimiento e historia de las Malvinas hasta 1763	21
Del Islario	26
El posible descubrimiento de las islas por Richard Hawkins (2 de febrero de 1594)	28
Descubrimiento por Sebald de Weert (24 de enero de 1600)	28
CAPITULO III	
El periodo hispánico de las islas Malvinas (1600-1811)	31
CAPITULO IV	
La Argentina en sus islas Malvinas (1811-1833)	45
CAPITULO V	
Casi siglo y medio de usurpación británica	66
Primer periodo. El dominio inglés se consolida (1833-1866)	67
Segundo periodo (1867-1908). Caracterizado por el auge de la lana y su monopolio	70
Tercer periodo (de 1908 a nuestros días)	78
Conclusiones	86
APENDICE Nº 1	
Las islas Georgias del Sur	
Descripción general	91
APENDICE Nº 2	
Las islas Sandwich del Sur	
Descripción general	97
APENDICE Nº 3	
Lista de autoridades españolas de las islas Malvinas	101
Lista de autoridades argentinas de las islas Malvinas	103
Lista de autoridades inglesas de las islas Malvinas	103
Bibliografía	107

Buenos Aires, 2 de junio de 1982

VISTO la necesidad de difundir permanentemente los principios que hacen a nuestra Soberanía Nacional; y

CONSIDERANDO:

Que el profundo conocimiento del tema demostrado por el autor.

Que la acción educacional debe contribuir en forma permanente a la toma de conciencia de los derechos soberanos sobre nuestro territorio nacional.

Que en tal sentido la síntesis del libro en preparación, titulado "Manual de las Islas Malvinas", cuyo autor es el Contraalmirante (R.S.) Laurio H. Destéfani, ofrece un valioso material informativo para la antedicha labor educativa.

Que el Consejo de Rectores de las Universidades Nacionales (CRUN) ha ofrecido en donación el papel necesario para la impresión de dicha síntesis.

Por ello,

EL MINISTRO DE EDUCACION

R E S U E L V E :

Artículo 1º — Disponer la impresión de quince mil (15.000) ejemplares del folleto: "Síntesis de la Geografía y la Historia de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur" cuyo autor es el Contraalmirante (R.S.) Laurio H. Destéfani, para ser distribuido en todos los establecimientos dependientes de este Ministerio y en las Universidades Nacionales y Privadas.

Art. 2º — Agradecer al Consejo de Rectores de las Universidades Nacionales (CRUN) la colaboración ofrecida.

Art. 3º — Encomendar al Centro Nacional de Documentación e Investigación Educativa, la adopción de las medidas pertinentes para la correspondiente impresión y difusión.

Art. 4º — Regístrese, comuníquese y archívese.

CAYETANO LICCIARDO

Ministro de Educación

El conocimiento de la geografía y de la historia de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur es condición previa para la afirmación de los títulos que nos asisten sobre los territorios, y los argentinos con afán esclarecedor debemos demostrar al mundo entero que la posición del país se basa en una causa justa. Sólo se puede defender con firmeza aquello que es conocido y amado, sobre lo que se tienen ideas claras y fundamentos sólidos.

El ámbito educativo, donde silenciosamente se conservó viva la tradición y la conciencia nacional sobre nuestra soberanía, recibe con esta publicación un aporte más para su tarea formativa del ser nacional, la cual ha sido posible gracias a la desinteresada colaboración del autor del texto, Contraalmirante (R.S.) Laurio H. Destéfani, y al Consejo de Rectores de las Universidades Nacionales que ha cedido gentilmente el material para su impresión.

**SINTESIS
DE LA GEOGRAFIA Y LA HISTORIA
DE LAS ISLAS MALVINAS,
GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR**

El presente trabajo ha sido realizado por el autor del libro Manual de las Islas Malvinas, 250 páginas, de próxima aparición en edición de su autor:

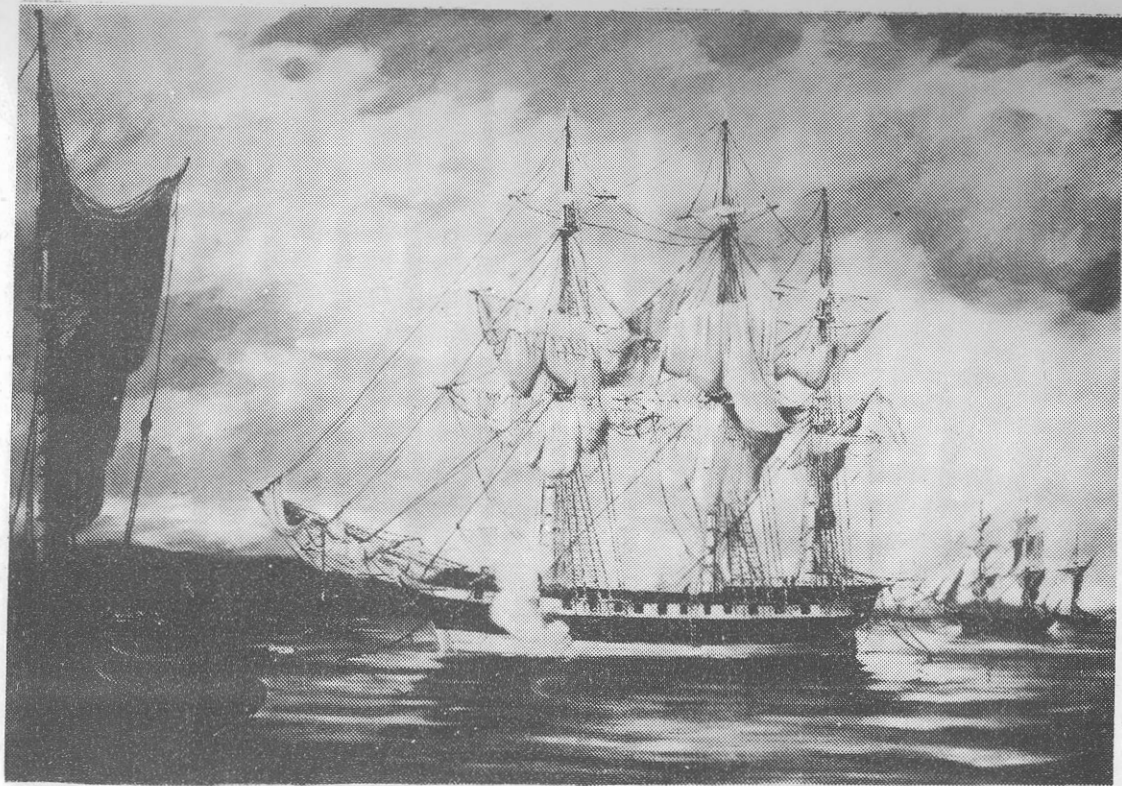
Contraalmirante (R.S.)

D. LAURIO H. DESTEFANI

Licenciado en Historia (U.B.A.)

Doctor Honoris Causa de la Universidad
de San Juan Bosco (Comodoro Rivadavia)

Miembro de Número
de la Academia Nacional de la Historia
Jefe del Departamento
de Estudios Históricos Navales



Fragata "Heroína" afirmando el Pabellón Nacional. Fondeada en el Puerto de la Soledad, Islas Malvinas (6-XL.1820), óleo de Emilio Riggeri, 1964. Museo Naval de la Nación.

CAPITULO I

Breve descripción geográfica de las islas Malvinas

Las Malvinas son un archipiélago de casi 12.000 km². situado a 300 millas de la costa argentina, un poco al norte de la boca del estrecho de Magallanes, que consta de dos islas principales y muchas islas menores.

Río Gallegos, capital de Santa Cruz, está en la misma latitud, es decir, sobre el mismo paralelo que pasa por la capital de las islas y aproximadamente a 700 km. de distancia de esa población, pero a 555 km. de la isla más cercana del archipiélago.

El punto más próximo de nuestra costa es el cabo de San Juan de Salvamento, en la isla de los Estados, que dista 346 km. al cabo Belgrano, en la costa sudoccidental de la Gran Malvina.

Las dos islas mayores se llaman Soledad, la oriental y mayor, y Gran Malvina. Están separadas por el canal de San Carlos. Existen quince islas mayores de 20 km²., un centenar si se cuentan las menores y casi doscientas incluyendo a los islotes.

En latitud, es decir de este a oeste, las Malvinas comprenden y se extienden en una distancia similar a la existente entre los balnearios de Monte Hermoso y Miramar. En longitud, de norte a sur, se corresponden con una zona santacruceña, que va de ría Coig a punta Dungeness. Por lo tanto de este a oeste miden 259 km. y de norte a sur 161 km. De un rectángulo con estas medidas, sólo un poco más de la cuarta parte es tierra y el resto agua. Ello nos da una idea de que las islas bien agrupadas, tienen formas irregulares con profundas entradas y desprendimientos, en todas direcciones.

Las Malvinas están íntegramente situadas dentro la plataforma submarina argentina, es decir, que están unidas por un zócalo submarino no mayor de 200 metros de profundidad, con la Patagonia. Nuestra plataforma submarina las engloba en un abrazo que las ubica como dependencia de nuestro territorio.

Geología

La geología de las islas Malvinas está estrechamente unida a la Patagonia, pero tiene algunas características propias, como la falta de algunos terrenos antiguos. La mayoría pertenecen al período paleozoico medio y superior, mezozoico y cenozoico.

Sobre el duro basamento precámbrico, sólo visible en cabo Belgrano, aparece una poderosa cobertura de sedimentos que van del devónico al pérmico, faltando el silúrico y el cámbrico. Tampoco hay del jurásico al terciario, siendo los cuaternarios de poca significación.

Del período cuaternario o neoglacial, pueden señalarse las capas de turbas, suelos vegetales y médanos, además de una característica geológica típica de Malvinas, llamada "ríos de piedra".

Las turberas tienen un espesor de casi tres metros y en su formación contribuyen en forma preponderante plantas liliáceas y en menor escala el musgo.

Los "ríos de piedra" de las Malvinas son un fenómeno peculiar de las islas; son verdaderas acumulaciones de bloques de piedra de distinto tamaño que, según Borello, oscilan en sus medidas desde medio a dos o tres metros. Los bloques están acumulados en vaguadas o valles longitudinales, cauces de antiguos ríos con un ancho de acumulación de un kilómetro y medio como máximo.

En el período post-glacial las islas se sumergieron de 69 a 117 metros y luego emergieron en forma continuada hasta nuestros días. La glaciación más suave de las Malvinas fue casi una subglaciación y las islas no habrían alcanzado a estar nunca bien cubiertas por el hielo.

Las islas

Normalmente los autores no mencionan la superficie de las islas, excepto la de las dos mayores. Hemos calculado la superficie de islas menores, en forma aproximada, con un sistema de

grilla y con las cartas del Servicio de Hidrografía Naval, de escala mayor.

He aquí algunas superficies:

Isla Soledad	6.350 km ² .
" Gran Malvina	4.500 "
" San José	270 "
" Trinidad	120 "
" Borbón	100 "
" Bougainville	60 "
" Aguila	55 "
" San Rafael	50 "

Otras nueve islas están entre 20 y 45 km². y otras tres entre 7 y 18 km². El resto de las islas pequeñas, rocas e islotes suman 80 kilómetros cuadrados.

El archipiélago es de una superficie respetable y es equivalente a la mitad de la Provincia de Tucumán o del Territorio de la Tierra del Fuego y es más grande que otras islas famosas como Jamaica, Puerto Rico, Chipre y Creta y cuatro veces más extenso que el Ducado de Luxemburgo.

Las dos principales islas se extienden de nordeste a sudeste, separadas por el estrecho de San Carlos, una gran depresión invadida por el mar. Perpendicularmente a ese estrecho se ven otras depresiones menores que los geólogos suponen como cauces de ríos y que penetran en forma profunda en las islas, y algunos separados por pequeños istmos, que dividen, a veces casi totalmente, las islas mayores.

La isla Soledad presenta profundas rías sobre el canal San Carlos. Esta isla tiene tres zonas apenas unidas por istmos: la península de San Luis, la zona central y la península de Lafonia al sudeste.

La península de San Luis es la más pequeña de las tres y tiene al sur la bahía de la Anunciación, en cuyo fondo estaba Puerto Soledad, la capital hispana de las islas.

Al sur de la península de San Luis hay otra mayor; la de Freycinet, que en su parte más oriental tiene dos profundas entradas: Puerto Groussac (Puerto Williams), donde están la población capital y Puerto Enriqueta.

El seno Choiseul tiene una profundidad de casi 20 millas y un poco al sur de su boca oriental está la isla Bougainville (Liberty Island), la sexta en tamaño de las islas del archipiélago.

En el canal de San Carlos, de 50 millas de largo por 10 de ancho, existen varias islas, siendo la más importante la del Cisne.

La Gran Malvina tiene su costa oeste muy irregular y entradas menos profundas en la costa del canal de San Carlos. Entre las islas próximas se pueden mencionar la isla Borbón, al norte, de 100 km². de superficie; la isla Vigía y la isla Trinidad. Estas tres islas con la costa de la Gran Malvina forman el histórico Puerto de la Cruzada (donde estaba Puerto Egmont).

La isla San José, la tercera del archipiélago, se encuentra en la parte sudoeste de la Gran Malvina, y próxima a ella.

Muy separadas del archipiélago, a unos 26 km. hacia el sur de las islas Leones Marinos, se encuentra la pequeña isla Beauchesne, cuya superficie es de sólo uno y medio kilómetros cuadrados.

La orografía de Malvinas se caracteriza por la presencia de cerros bajos y redondeados. La cadena más importante se llama Alturas Rivadavia (Montes Wickham) que se extiende desde Puerto Islas Malvinas hacia el oeste, en la isla Soledad, cuyas alturas principales son el Monte Alberdi (Mt. Osborne) de 684 metros, y el Monte Rivadavia (Mt. Pleasant) de 605 metros.

En las penínsulas de San Luis y Freycinet hay también cadenas de cerros.

En la Gran Malvina existen pequeñas agrupaciones montañosas y una de ellas tiene el cerro más elevado de la isla, el monte Independencia (Mt. Adams) de 700 metros de altura.

En las islas Malvinas no existen verdaderos ríos y sí numerosos arroyos y corrientes intermitentes de corto recorrido, así como cauces secos.

En la isla Soledad, cerca de su capital, desemboca el arroyo Caprichoso y más al sur hay un cauce denominado Fitz Roy; otros ríos se llaman Pedro, Melo y Bodie. Este último en la península Lafonia, desemboca en el seno Choiseul.

En la Gran Malvina se encuentran los ríos Bull, Brackburn y Piloto.

Las Malvinas están situadas a 450 millas (833 km.) de la convergencia antártica, límite donde las muy frías aguas antárticas se hunden hacia las profundidades del mar, al encontrarse con las más templadas del Atlántico Sur.

Las Malvinas están también ubicadas a unas 450 millas al sur de la convergencia subtropical, zona más que línea, donde las aguas subtropicales del Atlántico, con la corriente del Brasil, se encuentran con las más frías de la zona sur, corriente de Malvinas, en latitud 40° a 45° aproximadamente.

El archipiélago se halla casi equidistante de las dos convergencias, la antártica y la subtropical.

En consecuencia, las Malvinas están dentro de una masa de agua cuyos límites en el sur y en el norte varían de 3° a 10° C. en invierno y de 4° a 6° C. a 14° C. en verano.

La línea de máxima aproximación del campo continuo de hielo marítimo de la Antártica (pack) llega en agosto y septiembre a 150 millas al S.E. del archipiélago, pero esto es excepcional y el límite medio del campo en noviembre y diciembre está a 250 millas al S.E..

Los icebergs y los hielos flotantes pueden llegar a una zona que rodea a todas las islas Malvinas y su plataforma submarina, donde quedan varados los grandes témpanos.

La corriente de Malvinas es una enorme masa líquida en movimiento que rodea las islas y lleva las frías aguas subantárticas hacia el norte.

La velocidad de la corriente de Malvinas tiene fluctuaciones, pero es del orden de un nudo (una milla por hora).

El rudo clima malvinero no tiene veranos cálidos ni inviernos excesivos; el mar actúa de moderador y los vientos de modificadores. Es un clima húmedo, nuboso, y con el hostigamiento constante del viento.

Los vientos predominantes son los del sudoeste al noroeste, algo menos frecuentes los del sudeste y norte, siendo muy raros los del este.

De las observaciones de siete años (1944 a 1950), resulta una media anual de temperatura de 6° C., siendo enero y febrero los meses de mayor temperatura con una media de 10° C. (máxi-

ma de 13° C. y mínima de 6° C.). Julio es el más frígido, con una media de 2° C. sobre cero (máxima de 4° C. y mínima de 1° C.).

Se observaron como temperaturas extremas excepcionales 24° C. en enero y 11° C. bajo cero en junio y agosto.

En todo el año hay 54 días de promedio en que se presentan nieblas. El tiempo es también muy nuboso.

La precipitación anual media durante el citado período (1944-1950), fue de 668,1 mm., siendo bastante uniforme en todos los meses. Lluvia con frecuencia pero no intensamente. Las nevadas son frecuentes en invierno, unos 10 días por mes, y muy raras entre diciembre y marzo. Es, en fin, un clima rudo subantártico y oceánico, es decir, frío, sin grandes variaciones, ventoso y húmedo.

Flora y fauna

Por su condición isleña dentro de la zona subantártica y alejada del continente, las Malvinas tienen flora y fauna acuática y terrestre, con algunas características propias que la diferencian de la patagónica y de la de Tierra del Fuego.

La flora malvinera marítima tiene por base el fitoplancton, que está compuesto de diatomeas o algas unicelulares con clorofila, de foraminíferos y otros organismos muy pequeños.

Las diatomeas son la base del alimento marino, el "pasto del mar".

Las algas, más evolucionadas que las unicelulares, son inmensas, hasta llegar a las de tamaño gigantesco como las macrocystis.

En cuanto a los vegetales terrestres, la primera impresión hace notar la falta de árboles.

Los pocos que existen en las Malvinas han crecido en sitios protegidos, bajo los cuidados solícitos del hombre.

Las islas tienen, en cambio, una gran variedad de gramíneas que dan flores, en general pequeñas, y también producen excelentes pastos.

La fauna es mucho más rica y variada que la flora, y la marítima es numerosa e interesante.

Los pequeños crustáceos del grupo Euphasia, que constituyen

el "krill", abundan al sur de la convergencia antártica y disminuyen con rapidez al norte.

En las aguas malvineras también existen numerosos invertebrados, como celenterados, especialmente medusas, crustáceos como la centolla, equinodermos y moluscos. De estos últimos hay casi un centenar de especies marinas y de ellas 45 endémicas de Malvinas.

Los pulpos pequeños, calamares, moluscos y pequeños peces constituyen el alimento de pinnípedos, aves y algunos tipos de ballenas.

Entre los peces citaremos la merluza de cola, brótola del sur, polacra, abadejo y pámpano, además de rayas.

Las aves marinas están representadas por numerosas especies y son de dos clases, voladoras o no.

Entre las aves marinas voladoras se puede mencionar los albatros, petreles, gaviotas, cormoranes, etc. Entre las no voladoras, están los pingüinos.

Los cormoranes se caracterizan por el cuello largo y alas de poco desarrollo, se encuentran cerca de las costas y su vuelo es rasante. El cormorán de las rocas, de cuello negro, y el rey o real, son las especies de Malvinas. El real tiene el dorso negro y la zona central blanca con un penacho sobre la cabeza.

Robert Cushman Murphy señala tres clases de gansos y dos de patos vapor, como asiduos visitantes de las islas.

El ave depredadora de las islas es el skua pardo de Malvinas.

Gaviotas, gaviotones y golondrinas de mar también abundan en el litoral de las islas. La paloma antártica (*chionis alba*), de cuerpo reducido y níveo plumaje, de vuelo corto y lento, llega también a las islas.

En las Malvinas se han observado desde épocas antiguas cuatro clases de pingüinos, a saber: el real, papúa, de penachos amarillos y el magallánico.

El pingüino real (*apterodytes patagonicus*) es el segundo en tamaño de los pingüinos existentes y sólo cede en talla al emperador.

El pingüino papúa (*pygoscelis papua*), llamado también "gentoo", se individualiza fácilmente por su pico rojo o anaranjado

y una especie de cofia blanca que va de uno a otro ojo en la cabeza negra.

Los pingüinos de penacho amarillo o rockhopper (saltadores de roca) son más chicos que el papúa, alcanzando hasta 0,60 m. de altura. La cabeza es negra con dos penachos amarillos a ambos lados de la parte superior partiendo cerca del pico.

El pingüino magallánico (*spheniscus magallanicus*), también llamado "Jackass" en Malvinas, alcanza una altura de 0,70 m. La superficie dorsal es gris oscura, cabeza y garganta negra con una banda en forma de "U" sobre la cabeza y otra sobre el hombro de color blancuzco característico.

Los pinnípedos (focas y lobos) malvineros pertenecen a dos familias, los otáridos y los fócidos.

Los otáridos, llamados así porque tienen pequeños oídos externos, son más parecidos a los carnívoros y caminan mejor en tierra. Son los lobos marinos de uno y dos pelos.

Los fócidos son más bien fusiformes y mejor adaptados para nadar, vivir y deslizarse en el agua. En tierra se arrastran con dificultad. Son las focas y los elefantes marinos. En las islas Malvinas están representados por los elefantes y los leopardos marinos.

El lobo marino peletero o lobo de dos pelos (*artocephalus australis*) fue perseguido por su piel muy fina, apta para confeccionar abrigos para damas.

Los lobos marinos de un pelo alcanzan hasta 4 metros de longitud y los machos tienen espesa melena que les cae sobre el lomo, de color marrón oscuro.

Los elefantes marinos (*mirounga leonina*) son los pinnípedos más gigantescos y pertenecen a los fócidos, aunque algunos zoólogos los clasifican en una subfamilia aparte, la de los *oystohorinae*.

El leopardo marino (*higrurga leptonyx*) es el más feroz y carnicero de los pinnípedos y se alimenta principalmente de pingüinos, entre los que hace verdaderos estragos.

Los cetáceos fueron otrora también abundantes en las aguas de las Malvinas donde encontraban en abundancia su alimento favorito, el krill. Los dentados, como el cachalote hallaban abundantes pulpos y calamares.

La ballena azul es el animal viviente más grande. Puede medir hasta 30 metros de largo y pesar hasta 150 toneladas de peso, equivalente a 25 elefantes o 150 toros (J. Marchowski, citado por R. Lebedev). Se alimenta principalmente de krill y puede dar entre 80 y 85 barriles de aceite. Es una ballena de barbas.

Hasta fines del siglo pasado las había por decenas de miles en los mares australes y antárticos, hoy se las cuenta por centenas y es probable su extinción.

La ballena fisalus, o de "aleta" es algo menor que la azul, pues mide hasta 25 metros y pesa 80 toneladas.

La ballena boba, ballena boreal o rorcual de Rudolphi es similar al rorcual común, pero más pequeña pues mide hasta 18 metros.

La ballena jorobada, yubarta o nudosa de aleta larga, cabeza grande, presenta dos quillas, una central y otra dorsal que le dan un aspecto que justifica su nombre. Puede llegar a 37 metros y pesa 30 toneladas.

La ballena enana, rorcual menor, alcanza a 10 metros de longitud.

Los cetáceos dentados están representados por el cachalote, el gran calderón, la orca y los delfines. El cachalote tiene cabeza muy grande que abarca un tercio de su cuerpo que alcanza a unos 20 metros de largo y tiene 25 pares de dientes.

La orca, o ballena asesina, tiene de 7 a 9 metros de largo y las hembras que son de tamaño menor, alcanzan a 5 metros.

En cuanto a la fauna terrestre de las Malvinas, no es tan rica como la marina.

Los insectos que viven en las islas comprenden casi 70 géneros o 90 especies, de las que un 60% son endémicos. Los más numerosos son los coleópteros, siguiéndole las mariposas y dípteros.

Las arañas son de 6 especies distintas y todas propias de las islas.

Las aves terrestres son de unos 75 géneros y de ellos unos 13 son endémicos, es decir que siempre están en las islas.

Existe una especie de ganso de las colinas de muy buena carne y otra de ganso de los valles. Otras aves son el macacito y la galla-

reta de Malvinas, el chorlo de doble collar, el halcón peregrino, el cisne de cuello negro, los patos crestado, overo y pampa.

También se encuentra la agachadiza o becasina común, el cuaco o martineta, la remolinera negra, el chorlo de pecho rojo y negro y el de Magallanes. Un carancho y un chimango malvinero, además del halcón, representan a los rapaces. Es raro ya el lechuzón campestre y el cabecita negra es llamado "siskín". El gorrión común se ve cerca de las casas en las estancias.

El estornino es uno de las pájaros más vistosos de las islas y también existen un tordo, un pecho colorado y un canario.

Las islas Malvinas contaron con un mamífero isleño. Nos referimos al lobo-zorro de Malvinas que lamentablemente hoy está extinguido. En Malvinas lo llamaban "warrahs"; era un animal de aspecto intermedio entre el lobo y el zorro, más bajo que el primero porque sus patas eran más cortas y más corpulento que el segundo,

La cola era más larga y peluda que la del lobo.

Hacia 1850 era perseguido sin piedad pues causaba estragos entre las ovejas y hacia 1873 parece haber sido muerto en la Gran Malvina el último lobo-zorro.

Todos los animales que hemos mencionado, aún los hoy extinguidos, existían en el período de la dominación española en las Malvinas, es decir hasta 1811. Sólo algunas especies como el warrahs han desaparecido.

El pasto "tussac", tiene casi dos metros de alto; abunda muchísimo el pasto blanco (cortaderia hilosa), la doble dee y el spagnon, musgo que, con el correr de los años se convierte en turba.

La "planta de barniz" o bálsamo de los pantanos, tiene la forma y consistencia de grandes almohadones redondos.

La verónica, es un arbusto muy atractivo con flores perfumadas y amarillas.

También citaremos la virgen pálida (palemaiden), de flores blancas y un apio silvestre.

CAPITULO II

Descubrimiento e historia de las Malvinas hasta 1763

Las teorías y estudios sobre los posibles descubridores de las islas abarcan un siglo, el XVI, y comprenden a los siguientes navegantes y expediciones:

- 1) Américo Vespucio, en su controvertido viaje de 1501/1502 con una expedición portuguesa.
- 2) El navegante francés Binot Palmier de Gonville, en su viaje de 1503/1504.
- 3) La expedición de Magallanes en 1520.
- 4) Esteban Gómez, piloto portugués desertor de la expedición de Magallanes, en 1520.
- 5) El Capitán Pedro de Vera con su nave "Anunciada" de la expedición de Fray García Jofre de Loaysa en 1526.
- 6) La nave "San Pedro" de la expedición de Alcazaba en los primeros días de enero de 1636.
- 7) La nave "Incógnita" de la expedición del Obispo de Plasencia, llamada también de Alonso de Camargo, y que mandó en realidad Fray Francisco de la Ribera en 1540.
- 8) El capitán inglés John Davis al mando de la nave "Desire" en 1592.
- 9) El capitán inglés Richard Hawkins en 1594.
- 10) El holandés Sebald de Weert al mando de la "Geloof" (La Fe), el 24 de enero de 1600. Aceptado generalmente sin discusiones, ya sea como descubridor o redescubridor.

El descubrimiento de Malvinas es un tema histórico difícil que requiere un conocimiento especializado de varias disciplinas y materias especializadas de la Historia Marítima.

Debemos conocer en primer término toda la bibliografía y documentos existentes sobre el tema del descubrimiento, el teatro geográfico, en sus aspectos físico, meteorológico, corrientes marinas, hielos, temperaturas, visibilidad, nieblas, neblinas, lluvias, flora y fauna marítimas y terrestres. También los conocimientos navales y las naves de la época, además de los instrumentos de calcular la posición y su exactitud en tierra o en el mar.

Las naos y carabelas en caso de temporal trataban de "captar" arriando velas y tratando de no perder mucho camino. El cálculo de la longitud por diferencia de tiempo con el meridiano de origen, era muy erróneo, pues el tiempo se conservaba muy imperfectamente en las ampollas de arena. Se podían cometer errores de varios grados de longitud que representaban distancias de hasta 100 ó 200 millas. Las distancias navegadas también se estimaban y tenían gruesos errores de un 10 a un 30 por ciento, producidos además de los errores humanos, por las corrientes y los vientos.

La metrología y la cartografía son otras dos ciencias muy importantes.

De la lista mencionada podemos descartar como muy improbables o directamente descartables: Binot Palmier de Gonville, el Capitán Pedro de Vera con su nave Anunciada, de la expedición de Fray García de Loayza de 1526; la nave San Pedro, de la expedición Alcazaba en 1535.

Américo Vespucio, el insigne florentino, de quien se dice que descubrió las Malvinas en 1502, el día 7 de abril, en medio de una tormenta en el Atlántico Sur. De Vespucio se ha discutido si era autor de sus famosas "cartas" o "narraciones"; si realizó algunos de sus viajes, si descubrió el Río de la Plata, si llegó hasta "Cananor" en los 50° S. de latitud de la costa patagónica, si descubrió o no las Malvinas.

Todo es muy dudoso y entonces Vespucio, que se supone también que "descubrió" un témpano tubular, una nube baja o las islas Georgias del Sur, en lugar de las Malvinas, si navegó nuestras costas, o puso proa al mar abierto, si descubrió o no el Río de la Plata y la costa patagónica, Malvinas, Georgias del Sur o un témpano, describe una isla en términos que no corresponden a las Malvinas. Sólo la latitud de 50° S. o 52° S. sería correcta.

Carta de Tierra del Fuego y Estrecho de Magallanes del Isla-rio de Alonso de Sarría Cruz 1541. Se ve el tronco de leguas con divisiones de 10 leguas y a su lado el cabo de dos puntas, con las dos islas y la Bahía con el nombre "DE LAS ISLAS". El conjunto de cabo e islas son LAS MALVINAS que se creyeron unidas a la tierra Antártica incógnita. En la zona derecha superior se ven 4 islas que son las islas SANSON.



En consecuencia creemos que es muy poco probable que Vesputio haya descubierto las Malvinas.

La expedición de Magallanes de 1520, se considera por algunos historiadores, como la descubridora de las islas Malvinas. Lo confirmó la cartografía posterior, especialmente en los planisferios de Diego de Ribero de 1527 y 1529 y otros, aparecen un grupo de islas, que se denominan Sansón o de los Patos, pero que están situadas muy al norte de las islas y mucho más cerca de la costa. Esto último quizás se debiera a deformaciones e inexactitudes de las cartas de esa época. Este descubrimiento es dudoso, pues no es mencionado en los diarios de Albó y Pigaffeta.

Esteban Gómez con la nave "San Antonio", desertó del estrecho el 1° de noviembre de 1520 y llegó a España donde fue sometido a proceso el 6 de mayo de 1521. Ratto ha supuesto que saliendo del estrecho rumbo al Cabo de Buena Esperanza, había descubierto las Malvinas en dos o tres singladuras.

Esto no es cierto, el conocimiento de documentos del proceso que se le siguió demuestra que no puso rumbo al Cabo sino que lo hizo a Guinea, en la costa africana, navegando directamente a España y llegando a Sevilla el 6 de mayo de 1521. No pasó en consecuencia cerca de Malvinas.

Lo que se sabe del proceso en declaraciones de 53 tripulantes, tampoco informa del descubrimiento de las islas.

Lo que hemos expuesto prueba casi con certeza, que Esteban Gómez no descubrió las islas en viaje de regreso a España, pero bien pudo ser el primero que transmitió el descubrimiento realizado por alguna de las naves de Magallanes.

Está probado que Esteban Gómez conoció al cartógrafo Diego de Ribeiro.

En cambio, es muy probable el descubrimiento de las islas Malvinas por la nave "Incógnita", de la expedición del Obispo de Plasencia el 4 de febrero de 1540.

Esta expedición que zarpó de Sevilla el 12 de enero de 1540, perdió su nave capitana en el estrecho de Magallanes. Otra de sus naves de la que poseemos un diario, consiguió luego de un temporal, que la sacó del estrecho, llegar a una tierra el 4 de febrero de 1540, donde sus tripulantes permanecieron 10 meses. De esta

Las otras tres naciones marítimas, Francia, Inglaterra y Holanda, atacan el imperio español en el Atlántico Norte, pero sólo en cercanías del Atlántico Sur.

Hacia mediados del siglo XVIII, el Atlántico Sur y el Pacífico oriental, eran santuarios españoles, como vigencia final de Tordesillas. Franceses, ingleses y holandeses navegaban ilegalmente en sus mares, con sus corsarios y piratas.

Los primeros en intentar colonizar las Malvinas fueron los franceses, empeñados en resurgir luego de la desastrosa paz de París de 1763, donde habían perdido importantes posesiones.

Luis Antonio de Bougainville, nacido en París en 1729, diplomático y marino destacado, logró convencer al Duque de Choiseul, Ministro de Guerra y Marina de Luis XV para realizar la colonización de las Malvinas.

La expedición de Bougainville zarpó de Saint-Maló el 8 de setiembre de 1763 con la fragata "L'Aigle" y la corbeta "Le Sphinx" y luego de tocar Montevideo, donde dejaron entrever que su destino era la India, zarpó para Malvinas, donde recalaron el 31 de enero.

El 2 de febrero de 1764, la expedición Bougainville entró en una amplia bahía, al noroeste de la Malvina Oriental. Los franceses la llamaron Bahía Francesa o del Este (los españoles la llamaron de la Anunciación y los ingleses Berkeley Sound).

En los primeros días de marzo de 1764, los franceses construyeron un fuerte y luego una serie de edificios que constituyeron una población denominada Saint Louis.

Inglaterra, ya decidida a intervenir en las islas, envió una expedición para establecer una o más colonias. La misma visitó las Malvinas y el 15 de enero de 1765 penetró en un amplio puerto formado por tres islas (Trinidad, Vigía y parte noroeste de la Gran Malvina) y lo llamó Egmont en honor del Primer Lord del Almirantazgo y Segundo Conde de Egmont.

Poco tiempo estuvieron los ingleses que desembarcaron, izaron su bandera y tomaron posesión de todas las islas vecinas bajo el nombre de "Falkland Islands" para el Rey Jorge III de Inglaterra. Poco después Byron dejó las islas. Los franceses hacía ya un año que habitaban Puerto Luis, pero esto no era conocido por los

ingleses. Al año siguiente el Capitán de Navío John Macbride, con 3 naves, llegó a Puerto Egmont el 8 de enero de 1766 y estableció un fuerte al que denominó "George".

Cuando España tuvo conocimiento de la ocupación de las Malvinas por los franceses, inició una fuerte y decidida reclamación ante su aliado francés el Rey Luis XV. Las negociaciones fueron largas, pero Francia reconoció internacionalmente, el derecho español a las islas y resolvió entregarlas a los españoles previa indemnización de todo lo gastado como particular por Bougainville.

Entretanto los ingleses habían tomado conocimiento de ese establecimiento francés, al que visitaron, pero se retiraron dejando una declaración por la cual afirmaban que las islas pertenecían a Inglaterra.

España, ya de acuerdo con Bougainville, resolvió abonarle 616.108 libras tornesas, 18 sueldos y 11 dineros. De esa cantidad 200.000 libras tornesas se abonaría en París y el resto, equivalente a 75.621 y $\frac{3}{4}$ pesos fuertes, se abonarían en Buenos Aires. Además se mandó como Gobernador de las islas Malvinas al Capitán de Fragata de la Real Armada D. Felipe Ruiz Punte, con dependencia del Gobernador y Capitán General de Buenos Aires.

El flamante gobernador hispano viajaría con las fragatas "Liebre" y "Esmeralda" y sería acompañado desde Montevideo por la fragata "La Boudeuse" con Bougainville.

El 2 de abril de 1767, el ya Capitán de Navío Felipe Ruiz Punte tomaba solemne posesión de la colonia francesa de Puerto Luis.

Un año después la población se denominó Puerto de Nuestra Señora de la Soledad, al ser entronizada una imagen de la Virgen María con esa advocación.

A partir de la instalación española, todos los años se realizaba en los meses del verano el aprovisionamiento de la colonia. Se lo efectuaba desde Montevideo con una o dos fragatas de guerra al principio y luego con corbetas y aún con bergantines, acompañados de una o varias embarcaciones menores de carga y transporte de animales, víveres, pertrechos, etcétera.

El 28 de noviembre de 1769, se produjo en el estrecho de San Carlos el encuentro de una nave española salida en exploración de Puerto Soledad, con otra inglesa procedente de Puerto Egmont. A partir de entonces los españoles tuvieron la certeza de la presencia inglesa en las islas aunque no sabían dónde.

Siguiendo órdenes de la corona española, el Gobernador de Buenos Aires Francisco Bucarelli y Urzúa, daba órdenes terminantes al Capitán de Navío Juan Ignacio Madariaga, el 26 de marzo de 1780 para que encontrara y expulsara a los ingleses de Malvinas.

Primeramente se envió de exploración a una fragata al mando del Capitán de Fragata Fernando Rubalcava, el cual encontró la población inglesa y el Puerto Egmont y regresó informando que sólo una nave inglesa se encontraba en ese puerto.

El día 11 de mayo de 1770 Madariaga salió con su fuerza naval compuesta de 4 fragatas: la "Industria" de 28 cañones de "a 12"; "Santa Bárbara" con 26 cañones de "a 8"; "Santa Catalina" que montaba 26 cañones de "a 12" y "Santa Rosa" con 20 cañones de "a 6". Acompañaba también a esta división el chambequín "Andaluz" con 40 cañones y el bergantín "San Rafael". El gran total comprendía 1.400 hombres de tropa embarcada y marinería y la artillería era de 140 cañones, incluida una batería de desembarco.

El 3 de junio de 1770 Madariaga fondeó en Puerto Egmont y después de intercambiar mensajes de protestas con los ingleses durante varios días, resolvió proceder.

El día 10 de junio de 1770 fue el señalado para el ataque mientras los ingleses se aprestaban a la defensa. A las diez horas se da la señal de empezar la lucha y abrir fuego sobre la "Favorita", la fragata inglesa que se hallaba en ese lugar. Las lanchas desembarcaron en tierra y luego algunos cañonazos fueron intercambiados entre los bandos contrincantes. Los ingleses lo hicieron para salvar el honor y luego izaron bandera blanca. No hubo bajas.

Cuando la noticia de la toma de Puerto Egmont llegó a Inglaterra, se hizo una cuestión de honor la devolución del establecimiento y el recibir completas satisfacciones.

En realidad Francia no quería la guerra y España tampoco y mucho menos sin el apoyo francés. Finalmente Luis XV pidió a Carlos III que hiciera un sacrificio para evitar el conflicto.

Abandonado por Francia, el rey español negoció con Inglaterra y a cambio de una llamada "promesa secreta" de que estando a salvo su honor, Inglaterra evacuaría las Malvinas, resolvió ceder y devolver Puerto Egmont.

En una declaración firmada el 22 de enero de 1771 entre Inglaterra y España, se estableció que su Majestad Católica se comprometía "a dar órdenes inmediatas, a fin de que las cosas sean restablecidas en la Gran Malvina en el puerto denominado Egmont exactamente al mismo estado en que se encontraba antes del 10 de junio de 1770".

"El Príncipe de Masserano declara al mismo tiempo, en nombre del Rey su señor, que el compromiso de la citada Majestad Católica de restituir a su Majestad Británica la posesión del puerto y el fuerte denominado Egmont, no puede ni debe en manera alguna afectar la cuestión del derecho previo de soberanía sobre las islas Malvinas, denominadas también Falkland. En prueba de ello, yo, el infrascripto, Embajador Extraordinario, he firmado la presente". Inglaterra había triunfado. Puerto Egmont fue devuelto el 16 de setiembre de 1771.

Entre tanto el Príncipe de Masserano, embajador español en Londres, comenzó poco después a pedir la prometida evacuación inglesa, pero la misma tardaba en producirse.

Durante casi seis años gobernó Felipe Ruiz Puente en ese alejado e inhóspito destino y el 23 de enero de 1773 entregó ese cargo a su relevo, el Capitán de Infantería Domingo de Chauri.

Después de muchas reclamaciones, los ingleses decidieron evacuar las islas. Fue el cumplimiento de la promesa secreta o fue la situación internacional y la ya latente insurrección de su gran colonia americana?

El 20 ó el 22 de mayo de 1774 los ingleses evacuaron Puerto Egmont, pero dejaron una placa en la que decían, en inglés, lo que sigue traducido: "Sepan todas las naciones, que las islas Falkland, con su puerto, los almacenes, desembarcaderos, puertos

habe no se conoce ni el nombre ni quien era su comandante. Por eso se la denomina "Incógnita".

La tierra adonde llegaron, las descripciones que hacen, todo concuerda con las islas Malvinas. Julius Goebels (h) y el Vicealmirante D. Ernesto Basílico, no tienen ninguna duda de que son las islas Malvinas.

Alonso de Santa Cruz confeccionó una obra que se conoce como El Islario de Alonso de Santa Cruz, editado en 1541, un año después del viaje de la Armada del Obispo de Plasencia y en información que señala como de esa expedición y establece: "Pasado el Cabo del Estrecho torna a bolver la costa al sueste "hasta dentro de una gran baya por casi quarenta leguas y desde "la baya torna a bolver al noreste casi por cinquenta hasta un "cabo que está junto a una baya dicha de las Yslas la cual está "en medio de dos cabos y delante della dos yaletas. Toda la costa "dicha está llena de bayas grandes y pequeñas, la cual también "descubrió el armada del Obispo de Plazencia, como arriba dixi- "mos; el cabo dicho, está sesenta leguas al es nordeste de la boca "del estrecho, pasado el qual y Baya de las Yslas torna a bolver la "costa al sueste".

Del Islario

En la carta se puede observar, a partir de la boca del estrecho de Magallanes y en la "Terra Australis incógnita", una gran bahía que en su extremo derecho tiene un cabo con dos puntas y una bahía en el medio. Esta última es sin duda la "de las Zorras" y la acompañan dos pequeñas islas. El cabo, la bahía y las dos islas, son las Malvinas unidas a la "Terra Australis incógnita" porque los tripulantes de la "Incógnita" supusieron que era "Tierra firme" la que estaba al sur. En el gráfico la distancia de la boca del Estrecho al cabo y las islas es de sólo 56 ó 58 leguas y en latitud que varía entre 50° y 51° S.

La posición dada en el "Islario de Santa Cruz" es bastante perfecta en azimut desde el estrecho y muy aceptable en distancia, dadas las dificultades de la época para medir la longitud con precisión.

En consecuencia, el descubrimiento de las Malvinas por la "Incógnita" tiene una indiscutible certidumbre. Nosotros lo aceptamos pero reconocemos que algunas partes de la lógica argumentación de Goebels y Basílico, pueden ser discutidas.

Los ingleses suponen que el gran marino inglés John Davis descubrió las islas con la nave "Desire" el 14 de agosto de 1592.

John Davis, era desertor o se había separado de la expedición corsaria de Thomas Cavendish y había "descubierto el 14 de agosto de 1592, arrojados por un temporal entre ciertas islas nunca descubiertas antes, y de las que ningún relato conocido hace mención; yacen a cincuenta leguas o más de la costa al "este continente del Estrecho".

Esta versión es muy parecida a la presentada en el Islario de Santa Cruz en 1541, en el azimut y distancia.

En consecuencia el descubrimiento de John Davis, parece dudoso por las siguientes razones:

- 1º) El relato de su viaje y descubrimiento, fue publicado por John Jane, uno de sus tripulantes, recién en 1600, es decir ocho años después. Ese año, el 14 de julio, estuvo de regreso en Holanda Sebald de Weert, aunque por ahora no pretendemos ligar los hechos. La relación de John Jane es fantástica en otros pasajes del viaje.
- 2º) Era un desertor, que debió descubrir algo para mejorar su situación personal, al regresar a Inglaterra.
- 3º) La situación de las islas es poco exacta, aún para la época, en un gran marino como era John Davis. No se describen las islas.
- 4º) Pueden haber avistado en medio de la tempestad témpanos tubulares o nubes bajas.
- 5º) En su carta de la famosa colección de Viajes Ingleses "Hakluyt" de 1599, aparecen las islas Sansón y no las que había descubierto Davis.
- 6º) La versión inglesa es sospechosamente semejante a la del Islario de Santa Cruz de 1541. Digamos entonces que este descubrimiento, presenta más puntos de desconfianza que el de la "Incógnita".

En resumen, aún si consideramos el posible descubrimiento de John Davis en la forma más benévola posible, debería tenerse en cuenta que si Davis descubrió las Malvinas, en forma más perfecta lo realizó la nave "Incógnita", ya que su orientación es tan correcta como en el descubrimiento inglés y la distancia es más aproximada a la real de las Malvinas.

El posible descubrimiento de las islas por Richard Hawkins (2 de febrero de 1594)

Este descubrimiento ha merecido mucha mayor atención de los autores argentinos y extranjeros; pero todos hacen resaltar las diferencias de su descripción con la realidad de las islas y la inexactitud de la latitud, que nos menciona "aproximadamente a los 48° S."

En consecuencia el descubrimiento de las islas Malvinas por Richard Hawkins, es muy improbable.

Descubrimiento por Sebald de Weert (24 de enero de 1600)

En una expedición holandesa salida de Texel en 1598, una nave llamada "Geloof" (La Fe), al mando de Sebald de Weert, al regresar del estrecho de Magallanes descubrió dos pequeñas islas el 24 de enero de 1600. Las situó y las describió. No quedan dudas que son las Sebaldinas (Jason para los ingleses) que forman parte del archipiélago malvinero.

En resumen, Sebald de Weert es aceptado generalmente como el descubridor de las Malvinas y la nave "Incógnita" española, lo había hecho antes, había realizado un predescubrimiento.

En este período de 1600 a 1764, las islas fueron avistadas y aún visitadas por marinos holandeses, ingleses y franceses.

En 1616, el 18 de enero, avistó las Malvinas la expedición holandesa de Schouten y Le Maire.

El 8 de enero de 1683 una nave inglesa al mando del filibustero John Cook con el corsarista explorador y naturalista William Dampier que dio una buena situación de las islas.

El capitán John Strong, con la nave "Welfare" (o "Farewell"), zarpó de Plymouth en viaje comercial el 11 de noviembre de 1689

y avistó las Malvinas el 27 de enero de 1690, descubriendo el canal que separa las dos islas Mayores. Lo llamó Falkland, muy posiblemente en honor del Vizconde Falk'and (1659-1694), que era Comisionado del Almirantazgo inglés por ese entonces. Designó a las islas con el nombre de Tierra de Hawkins.

A partir de 1698 los franceses de Saint-Maló son los que inician un segundo período de avistajes y descubrimientos en las Malvinas, que van a tomar su nombre justamente de los célebres marinos del puerto bretón, sobre el Canal de la Mancha. Las islas se llamaron "Iles Malouines" y de allí derivó el nombre castellano de Maluinas y posteriormente Malvinas.

Los Malouinas, llevaron más de un centenar de viajes a nuestros mares australes, la mayoría en viaje al Pacífico donde comerciaron.

Más de una docena avistó y aún algunos desembarcaron en las Malvinas.

Citamos en 1701 a Beuchene-Goin, quien descubre la isla de su nombre en 1705, a los capitanes Coudray Pereé, Fouquet y Eron; en 1706 la nave "Maurepas" (Capitán de la Verunne) y el "Louis" (Capitán De la Marre de Caen).

Alain Pereé con el navío "Nuestra Señora de la Asunción" recorrió la costa septentrional de las islas en 1708 y varios más.

El corsarista inglés Woodes Rogers avistó las islas en 1708, con sus naves "Duke" y "Dutchess".

El ingeniero francés Amadeo Francisco Frezier, recopiló los viajes de las Malouinas y los publicó en París en 1732 con una carta donde las islas se llamaban Nouvelles.

Desde 1712 a 1764, consolidada la dinastía borbónica con Felipe V y Fernando VI, las islas no son más visitadas por los franceses pero sí por el Almirante holandés Jacobo Reggeween en 1721, con tres naves.

Luego no se registran visitas hasta 1764 en que comienza la colonización de las islas.

CAPITULO III

El período hispánico de las islas Malvinas 1600-1811

Las Malvinas, después de su descubrimiento, permanecieron sin ocupantes más de un siglo y medio, como hemos visto.

¿Cómo era la situación internacional durante ese largo período de soledad malvinera y a quién pertenecían las islas? Es lo que trataremos de resumir.

España había sido la primera potencia militar del mundo, pero su siglo de oro se había agotado y en 1588 Inglaterra con sus corsaristas y marinos había vencido a la "Armada Invencible" de Felipe II. Desde entonces a España le disputan el dominio del mar y sus colonias de América. Inglaterra, Francia y Holanda, en tanto potencias marítimas, fueron sus poderosas rivales.

La decadencia española, especialmente en lo naval, se acrecienta y al finalizar el siglo XVII se extingue la dinastía de la Casa de Austria, cada vez más débil, hasta la muerte de Carlos II "El Hechizado", el disminuído y último representante de una dinastía poderosa que había dominado al mundo.

España estaba en gran peligro, su flota no existía pues se había agotado luchando contra Holanda, Francia e Inglaterra y la Guerra de Sucesión ponía en grave peligro a sus dominios, mientras trataba de afirmarse la nueva dinastía borbónica con el pretendiente que sería Felipe V.

La disputa entre las dos grandes naciones ibéricas de finales del siglo XV, tuvo en el Tratado de Tordesillas un hito importantísimo.

Las otras tres naciones marítimas, Francia, Inglaterra y Holanda, atacan el imperio español en el Atlántico Norte, pero sólo en cercanías del Atlántico Sur.

Hacia mediados del siglo XVIII, el Atlántico Sur y el Pacífico oriental, eran santuarios españoles, como vigencia final de Tordesillas. Franceses, ingleses y holandeses navegaban ilegalmente en sus mares, con sus corsarios y piratas.

Los primeros en intentar colonizar las Malvinas fueron los franceses, empeñados en resurgir luego de la desastrosa paz de París de 1763, donde habían perdido importantes posesiones.

Luis Antonio de Bougainville, nacido en París en 1729, diplomático y marino destacado, logró convencer al Duque de Choiseul, Ministro de Guerra y Marina de Luis XV para realizar la colonización de las Malvinas.

La expedición de Bougainville zarpó de Saint-Maló el 8 de setiembre de 1763 con la fragata "L'Aigle" y la corbeta "Le Sphinx" y luego de tocar Montevideo, donde dejaron entrever que su destino era la India, zarpó para Malvinas, donde recalaron el 31 de enero.

El 2 de febrero de 1764, la expedición Bougainville entró en una amplia bahía, al noroeste de la Malvina Oriental. Los franceses la llamaron Bahía Francesa o del Este (los españoles la llamaron de la Anunciación y los ingleses Berkeley Sound).

En los primeros días de marzo de 1764, los franceses construyeron un fuerte y luego una serie de edificios que constituyeron una población denominada Saint Louis.

Inglaterra, ya decidida a intervenir en las islas, envió una expedición para establecer una o más colonias. La misma visitó las Malvinas y el 15 de enero de 1765 penetró en un amplio puerto formado por tres islas (Trinidad, Vigía y parte noroeste de la Gran Malvina) y lo llamó Egmont en honor del Primer Lord del Almirantazgo y Segundo Conde de Egmont.

Poco tiempo estuvieron los ingleses que desembarcaron, izaron su bandera y tomaron posesión de todas las islas vecinas bajo el nombre de "Falkland Islands" para el Rey Jorge III de Inglaterra. Poco después Byron dejó las islas. Los franceses hacía ya un año que habitaban Puerto Luis, pero esto no era conocido por los

ingleses. Al año siguiente el Capitán de Navío John Macbride, con 3 naves, llegó a Puerto Egmont el 8 de enero de 1766 y estableció un fuerte al que denominó "George".

Cuando España tuvo conocimiento de la ocupación de las Malvinas por los franceses, inició una fuerte y decidida reclamación ante su aliado francés el Rey Luis XV. Las negociaciones fueron largas, pero Francia reconoció internacionalmente, el derecho español a las islas y resolvió entregarlas a los españoles por una indemnización de todo lo gastado como particular por Bougainville.

Entretanto los ingleses habían tomado conocimiento de ese establecimiento francés, al que visitaron, pero se retiraron dejando una declaración por la cual afirmaban que las islas pertenecían a Inglaterra.

España, ya de acuerdo con Bougainville, resolvió abonarle 616.108 libras tornesas, 18 sueldos y 11 dineros. De esa cantidad 200.000 libras tornesas se abonaría en París y el resto, equivalente a 75.621 y $\frac{3}{4}$ pesos fuertes, se abonarían en Buenos Aires. Además se mandó como Gobernador de las islas Malvinas al Capitán de Fragata de la Real Armada D. Felipe Ruiz Punte, con dependencia del Gobernador y Capitán General de Buenos Aires.

El flamante gobernador hispano viajaría con las fragatas "Liebre" y "Esmeralda" y sería acompañado desde Montevideo por la fragata "La Boudeuse" con Bougainville.

El 2 de abril de 1767, el ya Capitán de Navío Felipe Ruiz Punte tomaba solemne posesión de la colonia francesa de Puerto Luis.

Un año después la población se denominó Puerto de Nuestra Señora de la Soledad, al ser entronizada una imagen de la Virgen María con esa advocación.

A partir de la instalación española, todos los años se realizaba en los meses del verano el aprovisionamiento de la colonia. Se lo efectuaba desde Montevideo con una o dos fragatas de guerra al principio y luego con corbetas y aún con bergantines, acompañados de una o varias embarcaciones menores de carga y transporte de animales, víveres, pertrechos, etcétera.

El 28 de noviembre de 1769, se produjo en el estrecho de San Carlos el encuentro de una nave española salida en exploración de Puerto Soledad, con otra inglesa procedente de Puerto Egmont. A partir de entonces los españoles tuvieron la certeza de la presencia inglesa en las islas aunque no sabían dónde.

Siguiendo órdenes de la corona española, el Gobernador de Buenos Aires Francisco Bucarelli y Urzúa, daba órdenes terminantes al Capitán de Navío Juan Ignacio Madariaga, el 26 de marzo de 1780 para que encontrara y expulsara a los ingleses de Malvinas.

Primeramente se envió de exploración a una fragata al mando del Capitán de Fragata Fernando Rubalcava, el cual encontró la población inglesa y el Puerto Egmont y regresó informando que sólo una nave inglesa se encontraba en ese puerto.

El día 11 de mayo de 1770 Madariaga salió con su fuerza naval compuesta de 4 fragatas: la "Industria" de 28 cañones de "a 12"; "Santa Bárbara" con 26 cañones de "a 8"; "Santa Catalina" que montaba 26 cañones de "a 12" y "Santa Rosa" con 20 cañones de "a 6". Acompañaba también a esta división el chambequín "Andaluz" con 40 cañones y el bergantín "San Rafael". El gran total comprendía 1.400 hombres de tropa embarcada y marinería y la artillería era de 140 cañones, incluida una batería de desembarco.

El 3 de junio de 1770 Madariaga fondeó en Puerto Egmont y después de intercambiar mensajes de protestas con los ingleses durante varios días, resolvió proceder.

El día 10 de junio de 1770 fue el señalado para el ataque mientras los ingleses se aprestaban a la defensa. A las diez horas se da la señal de empezar la lucha y abrir fuego sobre la "Favorita", la fragata inglesa que se hallaba en ese lugar. Las lanchas desembarcaron en tierra y luego algunos cañonazos fueron intercambiados entre los bandos contrincantes. Los ingleses lo hicieron para salvar el honor y luego izaron bandera blanca. No hubo bajas.

Cuando la noticia de la toma de Puerto Egmont llegó a Inglaterra, se hizo una cuestión de honor la devolución del establecimiento y el recibir completas satisfacciones.

En realidad Francia no quería la guerra y España tampoco y mucho menos sin el apoyo francés. Finalmente Luis XV pidió a Carlos III que hiciera un sacrificio para evitar el conflicto.

Abandonado por Francia, el rey español negoció con Inglaterra y a cambio de una llamada "promesa secreta" de que estando a salvo su honor, Inglaterra evacuaría las Malvinas, resolvió ceder y devolver Puerto Egmont.

En una declaración firmada el 22 de enero de 1771 entre Inglaterra y España, se estableció que su Majestad Católica se comprometía "a dar órdenes inmediatas, a fin de que las cosas sean restablecidas en la Gran Malvina en el puerto denominado Egmont exactamente al mismo estado en que se encontraba antes del 10 de junio de 1770".

"El Príncipe de Masserano declara al mismo tiempo, en nombre del Rey su señor, que el compromiso de la citada Majestad Católica de restituir a su Majestad Británica la posesión del puerto y el fuerte denominado Egmont, no puede ni debe en manera alguna afectar la cuestión del derecho previo de soberanía sobre las islas Malvinas, denominadas también Falkland. En prueba de ello, yo, el infrascripto, Embajador Extraordinario, he firmado la presente". Inglaterra había triunfado. Puerto Egmont fue devuelto el 16 de setiembre de 1771.

Entre tanto el Príncipe de Masserano, embajador español en Londres, comenzó poco después a pedir la prometida evacuación inglesa, pero la misma tardaba en producirse.

Durante casi seis años gobernó Felipe Ruiz Puente en ese alejado e inhóspito destino y el 23 de enero de 1773 entregó ese cargo a su relevo, el Capitán de Infantería Domingo de Chauri.

Después de muchas reclamaciones, los ingleses decidieron evacuar las islas. Fue el cumplimiento de la promesa secreta o fue la situación internacional y la ya latente insurrección de su gran colonia americana?

El 20 ó el 22 de mayo de 1774 los ingleses evacuaron Puerto Egmont, pero dejaron una placa en la que decían, en inglés, lo que sigue traducido: "Sepan todas las naciones, que las islas Falkland, 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 Falkland. A. D. 1774”.

A partir de entonces desapareció esa quita de soberanía que significaba Puerto Egmont. Los ingleses no volverían sino varias décadas después, invocando derechos que nunca tuvieron y que sólo habían adquirido por una ocupación ilegal y momentánea.

La bandera española en Puerto Soledad era desde entonces la única expresión de soberanía en las islas.

Las islas eran de España. Esta nación ocupó las Malvinas el día 2 de abril de 1767 y desde 1774, con la evacuación inglesa, quedó como única dueña hasta el 13 de febrero de 1811.

Durante este período el mundo sufrió fuertes conmociones políticas y militares y de él surgió más poderosa que nunca Gran Bretaña.

Al producirse la guerra que terminó con la independencia de los Estados Unidos de Norteamérica, Francia y España actuaron como aliados de los americanos y en esta guerra sufrió un traspies Inglaterra; sin embargo se recuperaría totalmente y aún más firmemente en la batalla naval de Trafalgar, librada el 21 de octubre de 1805.

En 1788 falleció Carlos III y fue reemplazado por Carlos IV, que no tenía condiciones para gobernar en un período tan difícil, donde la Revolución Francesa y luego la hispano americana, causarían gran daño a España y a su Imperio.

Desde 1767 hasta 1811, repetimos, España dominó en las Malvinas, donde actuaron 20 gobernadores. Todos fueron marinos, excepto el segundo de ellos que pertenecía al Ejército y fue Domingo de Chauri.

El 5 de enero de 1774 tomó el mando de las Malvinas un nuevo gobernador, el Capitán de Fragata Francico Gil y Lemos, extraordinario marino que había realizado muchas navegaciones en los mares patagónicos y malvineros. Los gobernadores de Mal-



Vista de la Bahía del Este, la más grande de las islas Malvinas y de su población.
De la obra de Don Perneti.

vinas dependían del Gobernador de Buenos Aires o del Virrey del Río de la Plata.

En el puerto de Montevideo se preparaba anualmente la expedición compuesta por una o más naves para efectuar los relevos y reaprovisionamiento. Los viajes duraban de veinte a treinta y cinco días, o aún más, debido a los frecuentes temporales.

Con la creación del Virreinato del Río de la Plata se fortificó toda la región del sur de América, en peligro por las ambiciones portuguesas e inglesas.

El 9 de agosto de 1776 se creó el Apostadero de Montevideo y allí debía haber una fragata de guerra preparándose para relevar a otra unidad similar que cumplía permanencia en Malvinas. A medida que transcurría el tiempo y se acentuaba una segunda decadencia naval hispana, las fragatas fueron reemplazadas por corbetas y más tarde éstas lo fueron por bergantines y aún sumacas.

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. En realidad siempre se encontraban en las islas y bahías, loberos y balleneros ingleses y también norteamericanos, empeñados en la depredación de la fauna en costas y puertos malvineros.

La isla fue presidio español y siempre hubo una treintena o más de presos en la mayor parte de la época española. En el período del gobernador Altolaguirre (1781-1783) 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.

Gil y Lemos, como la mayoría de los gobernadores españoles, luego de dejar las Malvinas, siguió una brillante carrera naval que culminó con su nombramiento de Secretario de Estado de Marina, equivalente a los Ministros de Marina actuales.

Los gobernadores duraban dos o tres años en su cargo, pero lo inhóspito de la zona producía enfermedades y fue por ello que finalmente se los enviaba por un solo año y se los alternaba con otro marino otro año, antes de enviarlos por segunda o tercera vez.

El sexto gobernador de Malvinas fue Jacinto de Altolaguirre y cubrió ese cargo desde 1781 a 1783. Era criollo, nacido en Buenos Aires el 15 de julio de 1754, hijo de un español y de una porteña.

Cuando Altolaguirre se hizo cargo de la gobernación, Puerto Soledad tenía unas 25 habitaciones; la mitad de piedra y el resto era de tepes.

Las baterías seguían siendo tres: la "San Carlos", compuesta por 6 cañones; la "Santiago" con 4 y la "San Felipe" de 3. En la punta del muelle se montaban 4 pedreros (cañones muy pequeños). Había además 49 fusiles (aunque 33 estaban inutilizados) y 83 chuzas y la munición la componían 213 balas de fusil y 21.171 cartuchos.

La dotación de las islas 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.

Dura y monótona era la vida en Malvinas. El clima de invierno era frío, húmedo y ventoso. Las casas eran poco confortables y se seguía en la isla 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 consistían en juegos de cartas y alguna que otra excursión de caza. Se cubrían guardias de vigilancia en la bahía Anunciación para prevenir la llegada de embarcaciones extrañas o cualquier otra sorpresa.

Sin duda la actividad más importante era la navegación o exploración de inspección que se realizaba por las islas, a fin de prevenir el establecimiento de pescadores o marinos ingleses.

El Capitán de Fragata Ramón Clairac se desempeñó como gobernador de las islas durante tres periodos, en 1785, 1787 y 1789. Durante ellos persiguió a loberos y balleneros, exploró la costa patagónica, realizó la recorrida anual a Puerto Egmont y reparó edificios en ruinas.

En 1778 el ganado vacuno traído y criado o dejado en libertad por los españoles, sumaba 2.180 cabezas y los yeguarizos eran 166.

El 28 de octubre de 1790 se firmó en San Lorenzo del Escorial el Tratado o Convención de Nootka Sound, donde España cedió

una vez más ante Inglaterra. Los ingleses lograron comerciar en el Pacífico, navegar legalmente en los mares del sur, pescar o cazar a más de diez leguas de las tierras ocupadas por España. Ambas potencias se reconocían tácitamente las posesiones que ocupaban, entre ellas Malvinas. Inglaterra no hizo en este tratado ninguna reserva de sus infundados derechos a Malvinas.

El Teniente de Navío Juan José de Elizalde fue gobernador de Malvinas desde 1790 a 1791 y de 1792 a 1793. En el segundo período realizó un reconocimiento al sur en busca de establecimientos ingleses y llegó hasta la isla Nueva, cerca de la boca del canal Beagle. Lo acompañó el Subteniente Cándido de Lasala, natural de Buenos Aires, quien luego moriría heroicamente como Teniente de Navío defendiendo a su ciudad natal, en 1807.

Loberos y balleneros seguían depredando. Muchos loberos ingleses eran oficiales de la Real Armada a "media paga", que aquí reforzaban las finanzas particulares, a costa de la riqueza marítima española, se hacían concededores de la zona y se convertían en propulsores de ideas y empresas para ocupar estas para su país.

Los americanos trabajaban solamente en el aspecto comercial y de paso, también aprendían los métodos de sus antiguos maestros, los ingleses.

Otro gobernador criollo, Francisco de Viana y Alzaibar, natural de Montevideo, gobernó las islas de 1798 a 1799 y de 1800 a 1801. Había sido integrante de la expedición Malaspina, que había visitado las islas en 1789 y 1793 y llegaría luego a ser Teniente General y Ministro de Guerra y Marina, durante el directorio de Gervasio Posadas.

La dotación de la corbeta "Descubierta" destacada en Malvinas y bajo el mando del gobernador Viana, junto con la de la isla sumaba 127 personas.

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 había descendido a 1567 cabezas, lo que indicaba gran mortandad y que se empezaban a utilizar, intensamente, en el consumo y alimentación de la isla.

El gobernador de Malvinas, 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.

Gerardo Bordas y Pablo Guillén son los últimos gobernadores de Malvinas. El primero era piloto mercante y después del cargo fue ascendido a Alférez de Fragata de la Real Armada.

El segundo piloto de la Real Armada, Pablo Guillén, llegó a las islas el 8 de enero de 1810 y con Bordas, gobernador saliente, juró a Fernando VII con las ceremonias acostumbradas.

Producida la Revolución de Mayo, una junta celebrada en Montevideo, resolvió reagrupar sus fuerzas y evacuar la lejana población de Malvinas. Para ello se envió el bergantín "Gálvez", al mando del piloto Manuel Moreno.

Pablo Guillén dio cumplimiento a sus órdenes para evacuar los 46 hombres de la dotación, embarcar cañones, armas, papeles de archivo, etc.

También, y como cosa muy importante, se construyó una placa de plomo que se colocó en el campanario de la Real Capilla de Malvinas, con la inscripción siguiente:

"Esta isla con sus Puertos, Edificios, Dependencias y quanto con- tiene pertenece a la Soberanía del Sr. D. Fernando VII Rey de España y sus Indias, Soledad de Malvinas 7 de febrero de 1811 "siendo gobernador Pablo Guillén".

Se colocó la misma leyenda en las puertas de la treintena de edificios. De todo se levantó un acta firmada por el Gobernador Guillén, Manuel Moreno y el Vicario de las islas Juan Canosa, con fecha 13 de febrero de 1811 en la Colonia de la Soledad de Malvinas.

Ese día, o el siguiente, zarparon las naves y abandonaron Malvinas con el propósito de volver.

Esta herencia pasó a pertenecer a la Argentina.

Desde 1767 a 1811, las islas Malvinas fueron españolas, con autoridades que gobernaron en forma continua. En la última fecha se las evacuó, pero sin renunciar a ellas. Como vemos, nunca las islas fueron inglesas.

En esa dura misión histórica de posesión de las Malvinas por los españoles, con sus 20 ininterrumpidos gobernadores, los cuales cumplieron 31 períodos de gobierno; en ese mantenimiento del presidio, colonia y puerto, durante 43 años por España, se basan nuestros derechos soberanos a las islas.

CAPITULO IV

La Argentina en sus Islas Malvinas (1811 - 1833)

Nuestro país heredó de España sus derechos sobre todo el territorio patrio, del cual formaban parte las islas Malvinas.

Desde 1811 a 1820 las islas permanecieron sin ser ocupadas; luego, el 6 de noviembre de 1820, se izó el pabellón nacional y hasta 1824 se sucedieron tres comandantes militares argentinos, mientras el gobierno daba concesiones a Angel Pacheco y en 1829 nombró a Vernet como Primer Gobernador Político y Militar de las Malvinas.

Después de recibir un ataque de la fragata estadounidense "Lexington", se volvió a nombrar otro gobernador, el Mayor Mesurier, quien fue asesinado por sus hombres.

Quedó entonces a cargo de las islas el Teniente Coronel de Marina D. José María Pinedo con la goleta "Sarandí". Finalmente sobrevino el ataque inglés que terminó con la ocupación de nuestras islas, el 3 de enero de 1833.

Esta síntesis de los acontecimientos muestran que mientras fuimos herederos u ocupantes efectivos de las islas, ejercimos nuestra soberanía sin claudicaciones y sólo abandonamos las islas por el uso de la fuerza.

Cuando los españoles evacuaron Malvinas, dejando a salvo los derechos de Fernando VII, los argentinos ya habían iniciado el camino de la Independencia.

Un incidente administrativo puso muy pronto a la Junta de Mayo, en conocimiento de un problema a resolver de las islas Malvinas, porque su jurisdicción les correspondía.

En efecto, el Doctor Ernesto J. Fitte, ha descubierto la existencia de un trámite administrativo, iniciado por Don Gerardo Bordas, al regreso de su período de gobierno en Malvinas, pidiendo le pagasen los sueldos y las gratificaciones que correspondían a sus funciones, equiparadas a las de un buque de guerra en navegación.

El Jefe de Apostaderos de Montevideo, no tenía la orden del Virrey que justificaba la petición de Bordas, en cuanto a las gratificaciones de un comandante de Nave de Guerra y lo pasó al Virrey Cisneros con fecha 9 de marzo de 1810, para que el funcionario resolviera sobre si los funcionarios del Real Ministerio de Hacienda debían pagar o no lo requerido. El Virrey Cisneros contestó el 20 de marzo pero la respuesta se dilató en trámites burocráticos, por lo que Zalazar, desde Montevideo, volvió a repetir sus demandas el 20 de mayo, pero el tratamiento del pedido debió resolverlo la nueva Junta de Gobierno, presidida por D. Cornelio Saavedra. Así se hizo y con la firma del Presidente de la Junta Revolucionaria y de su secretario Juan José Paso, se contestó: "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 pasa los gastos y pagamentos, 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 o pertenezcan a él, sea de la clase que fueran. . ." y seguía manifestando que lo informaba a los funcionarios correspondientes de la Real Hacienda y Teniente General del Ejército y finalmente ordenaba que copia de esa resolución se pasara "Al señor Comandante de Marina".

Terminaba así "Dios guarde a V. Merced muchos años. Buenos Aires, 30 de mayo de 1810. Cornelio Saavedra, Juan José Paso. Secretario. A los Señores Ministros Generales de la Real Hacienda".



DAVID JEWETT.

De esta forma el primer gobierno argentino continuaba en el uso de la soberanía sobre las islas.

La guerra de la Independencia y los problemas derivados de luchas interiores impidieron hacer efectiva la ocupación de las islas, que permanecieron sin autoridades hasta fines de 1820.

Durante ese prolongado período de tiempo los únicos visitantes fueron loberos y balleneros ingleses y norteamericanos, que visitaban las costas para cazar lobos de dos pelos, hacer aguada o matar ganado vacuno que crecía libre en las islas.

Durante la dominación española el ganado vacuno llegó hasta contar con 5.000 cabezas, pero luego decreció y en 1804 solamente quedaban 235 vacunos, aunque había 738 yeguarizos. De modo que algunas decenas de vacunos y yeguarizos fueron abandonados por los españoles en Malvinas y desde entonces el ganado proliferó en libertad, aunque sufría el desgaste que le producían los loberos.

Desde mayo de 1810, muy graves problemas aquejaban a nuestros gobiernos: la guerra de la Independencia, la búsqueda del rumbo político y de la forma de gobierno, los encuentros entre Buenos Aires y el interior. Era una lucha por la supervivencia y recién cuando las campañas sanmartinianas alejaron algo el intento de recuperación hispánica, cuando la revolución de Riego anuló la última y grande expedición a América, es cuando se pudo mirar el territorio con su integridad y pensar en Malvinas.

No es que los usos hubieran mejorado totalmente, pues alejado el peligro español la anarquía disolvía el país y justamente el año 1820 con sus desastres militares, políticos y morales harían morir desesperado a Belgrano. Justamente el prócer desde el "Correo de Comercio" había sido el primero en llamar la atención de las Malvinas, describiéndolas.

El izamiento del pabellón nacional, en islas Malvinas, fue realizado por la Fragata "Heroína" al mando del Coronel David Jewett y representó un acto de voluntad soberana sobre las islas que fue aceptado en su momento por las naciones del mundo, pues no hubo actos de protesta, ni reclamaciones.

David Jewett nació en North Parish, New London, Connecticut, el 17 de junio de 1772. Estudió leyes, ingresó a la Marina

de Guerra estadounidense y comandó un velero llamado Trumbull, con el que hizo presas. En 1801, por una reforma militar, quedó fuera de la Armada; pero en 1812 en la guerra de su país con Inglaterra, participó en la acción corsaria.

David Jewett se ofreció a las autoridades argentinas para luchar para la independencia del país y realizó meritorias campañas corsarias.

En 1820 fue nombrado Comandante de la Fragata Corsaria "Heroína" y con ella partió en una desventurada campaña corsaria, signada por el motín y el escorbuto. Finalmente el Comandante corsario puso proa a las Malvinas para izar allí el pabellón, según órdenes recibidas del gobierno. Para entonces la "Heroína" fue considerada "buque del estado", es decir navío regular y no corsario.

A fines de octubre, con grandes bajas debido al escorbuto, la fragata entró a la Bahía Anunciación de la isla Soledad y fondeó frente a las ruinas de la ex capital española.

Cincuenta cazadores de lobos marinos se hallaban con sus naves en los alrededores.

El 6 de noviembre de 1820, el Coronel de Marina David Jewett, comandante de la fragata corsaria "Heroína", izó el pabellón azul y blanco en las ruinas de Puerto Soledad (ex Puerto Luis).

La ocupación de las islas Malvinas se hizo con toda seriedad y precedida de una comunicación que Jewett remitió a loberos y pescadores ingleses y norteamericanos, que usufructuaban de las islas en forma indiscriminada. Dicha comunicación decía: "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 Supremo Gobierno de las Provincias Unidas de Sud América para tomar posesión de las islas en nombre del país a que éstas pertenecen por la Ley Natural. Al desempeñar esta misión deseo proceder con la mayor corrección y cortesía para con todas naciones amigas: uno de los objetos de mi cometido es evitar la destrucción de las fuentes de recursos necesarios para los buques de paso, que, en recalada forzosa, arriban a las islas, y hacer de modo que puedan aprovisionarse con los mínimos gastos y molestias, dado que los propósitos de Usted no están en pugna y

en competencia con estas instituciones y en la creencia de que una entrevista personal resultará de provecho para ambos, invito a Usted a visitarme a bordo de mi barco, donde me será grato brindarle acomodo mientras le plazca; he de agradecerle —asimismo— que tenga a bien, en lo que esté a su alcance, hacer extensiva mi invitación a cualquier otro súbdito británico que se hallare en estas inmediaciones; tengo el honor de suscribirme señor, su más atento y seguro servidor". Firmaba JEWETT, Coronel de la Marina de las Provincias Unidas de Sudamérica y comandante de la fragata "HEROINA". (Esto de Sudamérica no nos debe extrañar, porque fue propósito lograr la libertad de toda Sudamérica.)

Cuando Jewett fue relevado, Guillermo Mason tomó el mando de la "Heroína" y aunque por pocos días, mandó también en las islas y fue el segundo comandante militar de las mismas.

Aunque el pabellón argentino había sido izado en las islas, al partir la "Heroína", la falta de autoridades permitió la impugne acción depredadora de ingleses, norteamericanos y algún lobero criollo.

La toma de posesión de Jewett fue conocida en el exterior y la noticia fue publicada en el "Redactor" de Cádiz, en el mes de agosto de 1821, de informes que había obtenido en Gibraltar. También la "Gaceta de Salem" informó del hecho a mediados de 1821. De modo que todo el mundo, ya sea por estos periódicos o por la información de los loberos que presenciaron la ceremonia, estaba enterado de la toma de posesión.

Ni entonces ni en varios años después Inglaterra protestó o dejó a salvo sus supuestos derechos.

Nuevas medidas del gobierno, en ejercicio de soberanía sobre las islas, se llevaron prestamente a cabo. Entran entonces en nuestra historia dos importantes personajes: Jorge Pacheco y Luis Vernet.

Don Jorge Pacheco nació en Buenos Aires el 25 de abril de 1761 y a los veinte años de edad se inició en la carrera militar con el grado de Alférez del Cuerpo de Caballería de Blandengues de Buenos Aires. Los blandengues cuidaban las fronteras con los indios y Pacheco sufrió las vicisitudes de estos cuerpos sacrifica-

dos, siempre pocos y mal armados que protegían la civilización de los malones.

El 8 de enero de 1799, ya don Jorge Pacheco era Capitán de Blandengues de Montevideo, y allí realizó tres campañas contra los indios charrúas. En 1810 apoyó con todo entusiasmo a la Revolución de Mayo y fue capitán de milicias.

Don Luis Vernet, nacido en Hamburgo el 6 de marzo de 1791, pero de ascendencia francesa, fue enviado por su padre a Estados Unidos a los 14 años, entró a prestar servicios comerciales en una casa alemana, donde se distinguió por su natural inteligencia y capacidad para el comercio.

Después de viajar por Europa, vino a Buenos Aires en 1817, donde empezó sus actividades comerciales, aunque con éxito variable, dedicándose entonces a comisionista, para lo que aprovechaba sus relaciones europeas.

El 17 de agosto de 1819 Luis Vernet contrajo enlace en Buenos Aires con doña María Sáez, nacida en la Banda Oriental e hija del Coronel Francisco Sáez y Doña Josefa Pérez, ambos también orientales. La ceremonia se realizó con el rito católico, apostólico romano, pues está registrado en el archivo de la Iglesia de La Merced.

Después de que la "Heroína" dejó las islas Malvinas, el gobierno en años sucesivos siguió ejerciendo su soberanía.

En 1823 se concedió a Jorge Pacheco, con fecha 23 de agosto, una concesión para aprovechar el ganado vacuno y los lobos marinos de la isla Soledad.

Pacheco tenía como socio a don Luis Vernet.

En 1824 fracasó un intento de colonización hecho por Pacheco y Vernet y de enero a abril de ese año el gobierno nombró su tercer Comandante Militar, que fue Pablo Areguati, capitán de milicias entrerrianas, el cual había sido alcalde de Mandisoví por disposición de Belgrano en 1810.

Vernet se ocupó personalmente de colonizar las islas y con su temperamento enérgico, llevó caballos y lanares y rehabilitó algunos edificios en ruinas de Puerto Soledad.

El 5 de enero de 1828, por un decreto firmado por Balcarce,

el gobierno perfeccionó las concesiones a Pacheco, bien entendido que era Vernet el alma de la empresa.

Vernet realizó una acción colonizadora de primer orden, y al mismo tiempo realizaba una tarea científica para el conocimiento de las islas.

Los estudios e informes de Vernet incluían noticias sobre los indígenas, posibles lugares de colonización y producciones, etc. Era el pionero que se interesaba en la explotación de la Patagonia, especialmente isla de los Estados. Lamentablemente los gobiernos y los argentinos se hallaban muy ocupados en guerras civiles, donde se destruían mutuamente.

El gobierno argentino, representado por el de Buenos Aires, que se encargaba de los asuntos patagónicos y de las islas, como lo habían hecho antes de la independencia, no podía ser ajeno a la acción colonizadora de Vernet, que al mismo tiempo que activaba zonas comerciales nunca utilizadas, confirmaba la soberanía argentina en esos territorios. En consecuencia, resolvió perfeccionar los títulos de Vernet sobre las islas, nombrándolo Primer Gobernador Político y Militar. Ya sabemos que de hecho Jewett y Mason habían sido Comandantes Militares de las islas. Vernet era el cuarto funcionario argentino que se designaría en las islas Malvinas, pero con un título más completo que reunía las atribuciones civiles y militares.

El 10 de junio de 1829 se expidió el siguiente histórico decreto: "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 adyacencia 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 puer-

“tos y costas a pesar de que las circunstancias no han permitido
“hasta ahora dar a aquella parte del territorio de la República, la
“atención y cuidados que su importancia exige, pero siendo nece-
“sario 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 puedan dar los productos de
“aquellas islas, y asegurando la protección debida a su población;
“el Gobierno ha acordado y decreta: “Artículo 1º: Las islas Malvi-
“nas y las adyacentes al Cabo de Hornos en el Mar Atlántico, serán
“regidas por un Comandante Político y Militar, nombrado inme-
“diatamente por el Gobierno de la República.

“Artículo 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.

“Artículo 3º. — El Comandante Político y Militar hará observar
“por la población de dichas islas las Leyes de la República, y
“cudará en sus costas de la ejecución de los reglamentos sobre
“pesca de anfibios.

Artículo 4º. — Comuníquese y publíquese.

Firmado: Martín Rodríguez. Salvador M. del Carril.

La exposición de motivos de este decreto no puede ser más clara, concisa y ajustada a la verdad histórica. La República Argentina no tenía ninguna duda de sus derechos soberanos, no sólo sobre las islas Malvinas, sino sobre las islas adyacentes al Cabo de Hornos, es decir de los Estados, Nueva, Picton, Lenox y demás archipiélagos vecinos al sombrío cabo austral.

En el mismo día el Gobierno nombró a don Luis Vernet para el puesto de Primer Gobernador Político y Militar de las islas en los siguientes términos:

“El Gobierno de Buenos Aires

“Habiendo resuelto por decreto de esta fecha que las islas Malvi-
“nas adyacentes al Cabo de Hornos en el mar Atlántico sean regi-
“das por un comandante político y militar y teniendo en conside-
“ración las calidades que reúne Don Luis Vernet, ha tenido a bien
“nombrarlo, como por el presente lo nombro, para el expresado
“cargo de Comandante Político y Militar de las islas Malvinas,
“delegando en su persona toda la autoridad y jurisdicción nece-

“saria al efecto. Firmado: Martín Rodríguez. Salvador M. del
“Carril.

Sello.

También se le otorgó a Vernet un diploma sellado y firmado.

Vernet había insistido ante el Gobierno en la construcción de un fuerte en las islas, solicitando se le proveyera cañones para fortificarlo. También consideraba necesaria la presencia de un buque de guerra “que cruce por aquellos mares para hacer respetar la Ley de Protección de pesca” y era conveniente se le proveyera un buque chico con un cañón, para poder cobrar los derechos de pesca, llevar madera del estrecho de Magallanes y comunicarse con el río Negro y Buenos Aires en forma permanente. Seguía con otras peticiones, mostrándose contrario a la instalación de un presidio, porque ahuyentaría a posibles colonos y compañías colonizadoras.

El Gobierno ordenó entregarle cuatro cañones de “a 8” con sus municiones, 50 fusiles también con munición y correajes, 20 quintales de hierro, un fuelle y otros instrumentos de herrería para instalar la herrería en la isla Soledad.

Entre tanto Inglaterra ¿qué actitud adoptaba, ante estas disposiciones que tan claramente proclamaban la soberanía de la Argentina?

Desde que Jewett enarboló nuestro pabellón en las islas, el 6 de noviembre de 1820, guardó silencio. Lo siguió guardando en 1825 cuando se firmó el Tratado de “Amistad, Comercio y Navegación” entre ambas naciones, pero el 19 de noviembre de 1829 el representante inglés Woodbine Parish protestó ante nuestro gobierno por el Decreto de Creación de la Comandancia Político Militar de Malvinas.

El 8 de agosto de 1829 el Foreign Office había enviado una nota a Parish en la que le explicaba que los actos de posesión del Gobierno de Buenos Aires afectaban la validez de los derechos de soberanía inglesa sobre las islas, los cuales resultaban de importancia creciente como punto de apoyo para el comercio, donde se abastecían los buques y lugar de carenado de las naves de guerra inglesas en el “Hemisferio Occidental”. No se le informaba si el Gobierno Inglés tomaría las islas y si esto era apropiado, siendo

una ~~... y ligada~~ a importantes cuestiones. Al tenerse conocimiento del Decreto del 10 de junio de 1829, del Gobierno Argentino, se le ordenó a Parish reclamar formalmente por las "pretensiones avanzadas" de nuestro Gobierno.

Como dice ajustadamente José Arce, Inglaterra olvidaba:

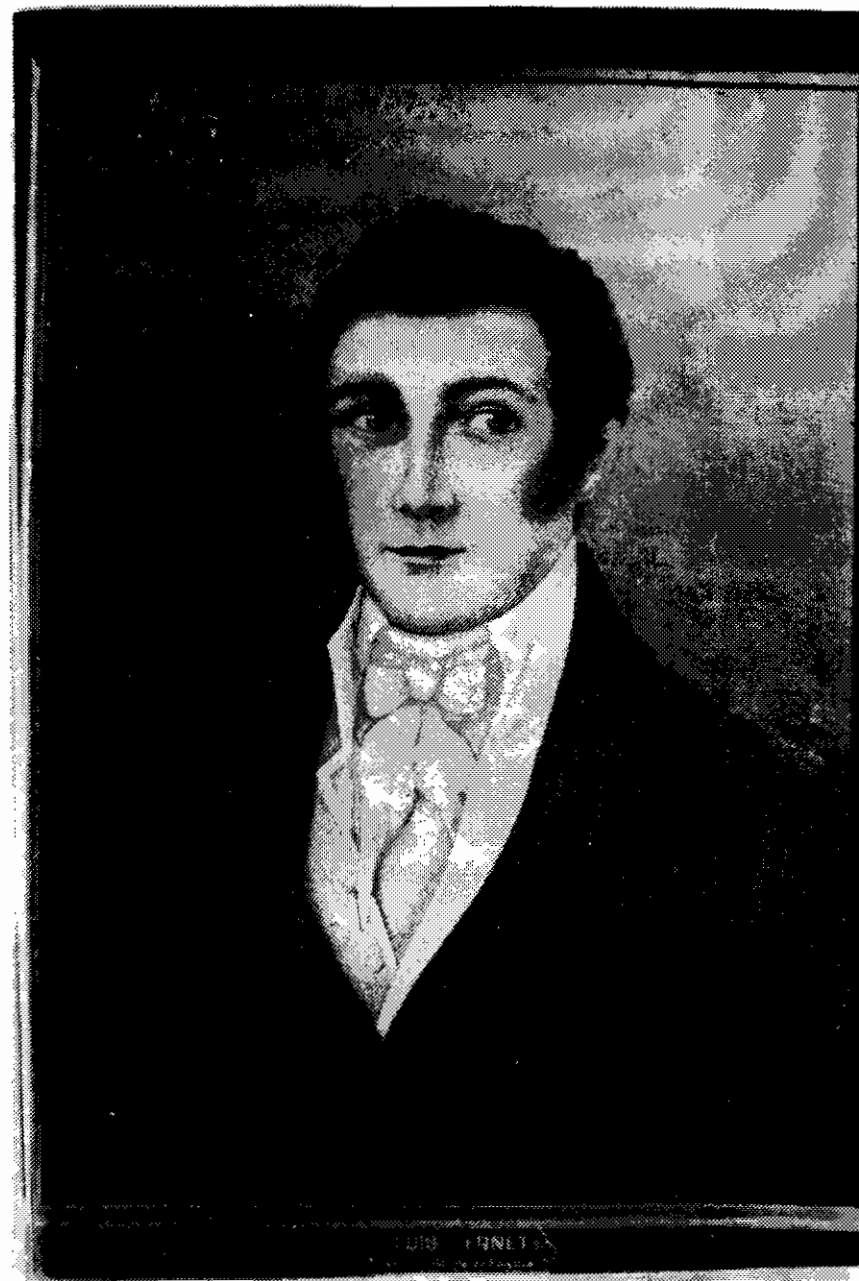
- 1) Que se había desentendido de las islas desde 1774 (cuarenta y cinco años antes).
- 2) Sabía que España ocupaba Puerto Soledad en la Malvina Oriental, desde la evacuación de Bougainville (1767).
- 3) Había aceptado la declaración del Príncipe Masserano, Embajador de España en 1771, reconociendo la soberanía (creemos mejor dejando a salvo) "la soberanía de esta última Nación sobre las islas Malvinas".
- 4) Había desalojado Puerto Egmont en 1774.
- 5) Sabía que el Gobierno de Buenos Aires había sucedido a España en el dominio de las islas a contar de 1810, año en que estalló la revolución emancipadora.
- 6) Conocía la declaración de Independencia de las Provincias Unidas del Plata (1816).
- 7) Había reconocido su independencia y firmado con las referidas provincias un tratado de amistad y comercio (febrero 1825).
- 8) No ignoraba que desde 1820 tres comandantes militares y un gobernador representaban en las Malvinas al Gobierno de Buenos Aires.

Nosotros agregamos que en 1749 había reconocido la soberanía española que luego no respetó en 1765/66 y que en 1790 por el Tratado de Nootka Sound, había reconocido todas las posesiones españolas, incluidas las Malvinas.

La posición inglesa era totalmente débil desde los puntos de vista político y legal, pero enormemente fuerte desde el punto de vista militar y naval.

No bien nombrado, el flamante Gobernador se trasladó a la Colonia con 15 ingleses y 23 alemanes, incluidos esposas y niños; además de personal de servicio, negros y blancos, gauchos e indios.

El 15 de julio llegó a Malvinas la esposa de Vernet, María Sáez con sus hijos Emilio, Luisa y Sofía. Una cuarta niña nació



LUIS VERNET (1791-1871).

el 5 de febrero de 1830 y se le puso el nombre de Malvina. Todo ello habla de su clara posición de funcionario argentino y de su respeto por la tierra que lo había acogido en su seno.

Volvamos ahora al flamante Gobernador Político y Militar de las islas Malvinas y veremos cómo desempeñó su misión con energía, progreso y éxito.

La isla se convirtió en una especie de factoría cuya capital fue Puerto Soledad, llamada Puerto Luis por Vernet.

Las producciones eran ganaderas con aprovechamiento del ganado vacuno que vagaba semi-salvaje por la isla. Para esas tareas se desempeñaban los gauchos. Las otras actividades se referían a la pesca y caza de lobos marinos y focas, no sólo en Malvinas, sino también en la isla de los Estados, que con las demás islas formaban parte de la gobernación.

La población de Puerto Luis no era fija, pues si parte de la misma se había afincado en el lugar, había pescadores, cazadores, científicos y comerciantes que vivían por temporadas o cortos espacios de tiempo.

La población fija pasaba del centenar y A. Gómez Langenheim cita a más de 120 personas, incluidas esposas, mujeres solteras y niños. Había algunas más cuando arribaban naves loberas o comerciales y exploradoras científicas y la población sumaba entonces dos y hasta tres centenares de personas. Recordemos que algunas naves estaban a las órdenes o contratadas por Vernet. Las mismas pescaban, cazaban o iban a la isla de los Estados por madera.

En los diarios que se conservan de períodos de la Gobernación de Vernet, del mismo Gobernador y de su esposa María Sáez de Vernet, y de las instrucciones y memorias de Vernet y documentos, puede inferirse la activa vida de los colonos destinados a las tareas de crear y reparar viviendas y barracas de abastecimiento de víveres y de pieles de lobo, elementos de labranza, ganadería y las actividades de pesca, caza de lobos, salazón de pescados, reparación de embarcaciones, etc. También se construían y reparaban corrales y galpones.

Los productos de las islas producidos por Vernet no sólo iban a Buenos Aires, donde se vendían bien y consistían en cueros

vacunos, carne salada, grasa, cueros de lobos marinos y hasta cueros de conejo.

También se exportaban cueros de lobos marinos y vacunos a Inglaterra.

Otros productos que se vendían bien eran maderas y pescado en salmuera.

Indica lo expuesto el espíritu progresista de Vernet y cómo progresaba su población, que parecía una colonia laboriosa.

De los diarios fragmentarios que se conocen del propio Vernet y de su joven esposa doña María Sáez, transcribimos sólo algunos párrafos tomados de la obra de Langenheim. que ya hemos mencionado. Escribió Vernet:

"Domingo 25 de Mayo de 1828 — Buen tiempo con algunos chubascos de granizo y viento S.O."

"Al salir el sol tiramos tres cañonazos y a la noche otros tres. Después de almorzar carne con cuero y tortas que se habían hecho a propósito, tiramos al blanco hasta entrar el sol, cuando la gente hicieron baile en el rancho del Tonelero, el cual duró hasta el día".

"Miércoles 9 de julio. Nublado y lluvioso con viento del S.E. moderado.

"Nuestra gente celebró la jura de la Independencia de Buenos Aires".

Del diario escrito en 1829 por Doña María Saéz de Vernet, transcribimos:

"Domingo 2 de agosto.

"Nublado y garuado todo el día, los Capitanes comieron con nosotros; a la tarde prepararon los negros sus tamboriles y las negras se vistieron con su mejor ropa adornándose con los abalorios que les traje de B. Ayres, su baile es muy feo no se puede oír mucho tiempo los alaridos que dan todo el tiempo que dura el baile".

"Domingo 30 de agosto. Jui buen día de Santa Rosa de Lima, y por lo que determinó Vernet tomar hoy posesión de la Isla en nombre del Gobierno de Buenos Ayres, a las doce se reunieron los habitantes, se enarboló la Bandera Nacional a cuyo tiempo se tiraron veintiún cañonazos, repitiéndose sin cesar el: ¡Viva la Patria! puse a cada uno en el sombrero con cinta de dos colores

"que distinguen nuestra Bandera, se dió a reconocer el Comandante".

Estos fragmentos no pintan exactamente todo lo que se hacía en la isla, pero dan una idea de autoridad, progreso y de inteligencia en la acción del culto gobernador.

Es conveniente que transcribamos traducidas las opiniones del Capitán Fitz Roy, huésped de Vernet: "Su casa es larga y baja de un sólo piso y paredes muy gruesas de piedra. Encontré allí una buena biblioteca de obras españolas, alemanas e inglesas. Durante la comida se sostuvo animada conversación en que tomaban parte Mr. Vernet, su esposa, Mr. Brisbane y otros; por la noche hubo música y baile. En la habitación había un gran piano; la señora de Vernet, una bonaerense, nos dejó oír su excelente voz que sonaba un poco extraño en las Falkland, donde sólo esperábamos encontrar algunos loberos".

La colonia se desenvolvía feliz y progresista, los colonos algo preocupados al principio, se habían acomodado y acostumbrado a esta vida ruda y tranquila. Todo se desarrollaba normalmente para el país y el gobernador, cuando la intervención extranjera desató la ruina y la desolación.

El control de la depredación y la destrucción de la riqueza lobera de la isla fue la causa que desató los acontecimientos de fines de 1831.

A raíz de la captura por Vernet de tres loberos americanos, el cónsul de Estados Unidos en Buenos Aires, dispuso que la corbeta "Lexington" atacara Puerto Luis, la capital de Vernet, como represalia. Vernet había ido con su familia a Buenos Aires para defender su posición, cuando la mencionada corbeta recaló en las islas y atacó la factoría de Vernet, destruyendo muchas de sus pertenencias.

Vernet protestó y lo hizo el Gobierno Argentino; pero todo fue en vano.

El Gobierno envía un nuevo gobernador, el Mayor Esteban Francisco Mestivier, con 25 soldados y un ayudante muy joven llamado José Antonio Gomila; los envía a bordo de la antigua capitana del Almirante Brown, la goleta "Sarandí", hasta entonces

uno de los buques más heroicos que habíamos tenido en nuestra guerra con el Brasil.

La "Sarandi" llegó con el nuevo Gobernador y lo desembarcó, y nueve días después, el 24 de noviembre de 1832, zarpó para hacer una inspección por las islas, e incluso para llegar a Tierra del Fuego y volver. Durante ese período se produce el asesinato del Mayor Mestivier en circunstancias realmente dramáticas.

Pinedo, al regresar a Malvinas con la nave, encuentra un estado de insubordinación, e inició las actuaciones sumarias.

El 2 de enero de 1833, apareció fondeada en Puerto Soledad la corbeta inglesa "Clío".

Como correspondía, Pinedo mandó a uno de sus oficiales en visita de cortesía a la nave inglesa y a cambio recibió una intimación para arriar el pabellón argentino y desocupar las islas.

Pinedo, en un primer momento, reaccionó como correspondía. La situación que enfrentaba era difícil; su buque era muy inferior desde el punto de vista bélico, al inglés, aunque podía hacer una defensa honrosa por algún tiempo, pero tenía otros inconvenientes. La gente que tenía a bordo era en su mayoría inglesa y solamente unos pocos eran criollos. El segundo de a bordo, el Teniente Elliot, era estadounidense. Consultó a todos; los ingleses manifestaron que cumplirían con su deber; el práctico que se desempeñaría como tal, pero no combatiría. Los cinco grumetes, muchachos entre 15 y 20 años de edad, dijeron que combatirían, y la tripulación, que era de unos 80 hombres, manifestó que seguirían las órdenes que se le dieran.

Empezó entonces Pinedo a ejecutar su plan, que era correcto. Llamó a Gomila, que estaba preso, lo libertó, le dio armas para los 18 soldados que estaban en la guarnición de tierra y se dispuso a cumplir sus instrucciones. Antes de salir de Buenos Aires le habían entregado el código de honor naval, el cual en su artículo 9º recomendaba que en caso que el pabellón nuestro fuera afectado por una potencia extranjera con ocupaciones o ataques, debería defenderlo hasta las últimas consecuencias; estas instrucciones inician el sumario. Pero a medida que pasaba el tiempo, la fe de Pinedo fue decayendo.

A las 9 de la mañana del 3 de enero de 1833 los ingleses desembarcaron, primero izaron en un mástil que traían la bandera inglesa, luego arriaron la nuestra, la plegaron pulcramente y se la enviaron a Pinedo para que se la llevase. Esa tarde Pinedo, con unos cuantos habitantes a bordo, abandonó las islas y puso proa a Buenos Aires.

Cuando Pinedo llegó a Buenos Aires, el Almirante Brown estaba en la Colonia y se presentó inmediatamente ante el gobierno por si fuesen necesarios sus servicios. Mientras se efectuaba la protesta diplomática, se levantó un sumario para aclarar los hechos; en el mismo se trató todos los acontecimientos sucedidos: el problema de la guarnición, el asesinato, etc.

El Sargento Saenz Valiente, el asesino de Mestivier, fue fusilado en la Plaza Mayor previa amputación de la mano derecha. Junto con él fueron fusilados 6 cabecillas que habían participado del asesinato. En cuanto a Pinedo, se le aplicaron 4 meses de suspensión de empleo, castigo muy leve, y fue separado de la Marina y destinado al Ejército. (Esto tiene su aclaración, y es la siguiente: con el grado que tenía Pinedo, que era un grado de Jefe, en el Ejército no iba a poder tener mando independiente, mientras que en Marina podía comandar una nave y ya había demostrado que era incapaz de enfrentar una situación riesgosa).

A partir de entonces comenzaron las reclamaciones argentinas, hechas en primer término por Manuel Moreno. Se le contestó que los ingleses nunca habían renunciado a su soberanía a las islas Malvinas.

Cuando Pinedo se retiró con su nave, antes de zarpar, nombró a Juan Simón, capataz de Vernet, Comandante Político y Militar de las islas.

La autoridad real quedó en manos del Capitán J. J. Onslou, de la Marina Real Británica y el nombramiento de Simón no pasó de ser nominal.

La "Clío", sin embargo, no quedó mucho tiempo en las islas y el 14 de enero de 1833 zarpó, sin esperar al "Tyne", nave menor que llegó el 16 y saludó el pabellón británico. El Capitán J. J. Onslou, antes de partir, nombró al escocés y hombre de Vernet, Guiller-

mo Dickson. Este tiene por obligación izar el pabellón inglés los días domingos, o cuando apareciera alguna nave en la isla.

La "Tyne" también zarpó unos pocos días después y la isla quedó prácticamente sin autoridad.

El representante argentino "Comandante Político y Militar", era Juan Simón, francés, capataz de los gauchos y hombre fiel a Vernet.

Durante el año 1833, las Malvinas estuvieron la mayor parte del tiempo sin gobierno efectivo. Si nuestros compatriotas no hubieran estado en lucha política y permanente guerra civil, quizás algo podría haberse hecho para recuperarlas.

No habiendo autoridades inglesas en las islas Malvinas, se produjeron los hechos del 26 de agosto de 1833.

Tres gauchos y cinco indios charrúas, que trabajaban el ganado en el campo, llegaron a Puerto Soledad y porque Juan Simón les había negado el cambio de dinero metálico, en lugar de los vales que cobraban, realizaron un asesinato a mansalva de los hombres de Vernet, a saber: el capataz Juan Simón, encargado permanente del gobierno argentino; Brisbane, hombre de confianza de Vernet; un alemán, un español y un escocés Dickson. Este último había sido encargado de izar el pabellón británico cuando se avistaran buques ingleses.

Cometidos esos asesinatos, el terror reinó en Puerto Soledad, y el resto de los habitantes, loberos ingleses, argentinos, etc., huyeron a un islote cercano para refugiarse. Desde allí solicitaron auxilio y entonces llegó una nave inglesa que desembarcó al Teniente de la Marina Henry Smith, un suboficial y seis soldados de infantería de marina. Estos persiguieron a Rivero y sus hombres, que a su vez habían dado muerte ya a uno de los suyos, el gaucho Brasido.

Los hombres de Rivero, seis en total, se rindieron de a uno, y el último fue el mismo Rivero.

Rivero y tres de sus compañeros fueron llevados a Inglaterra, pero allí, como las Malvinas no habían sido incorporadas aún al Imperio Británico, los jueces se consideraron incompetentes. Rivero y sus compañeros fueron traídos a Montevideo y dejados en libertad.

Esta es toda la historia que prueban 42 documentos publicados por la Academia Nacional de la Historia.

Se ha pretendido crear una leyenda sobre gauchos valerosos, que atacaron y vencieron a los ingleses, pero esto sólo ha sido imaginado. La verdad documental, no permite la creación de mitos o leyendas. ¡Ojalá que aparecieran documentos favorables a Rivero! Pero esto, lamentablemente, no ha ocurrido.

CAPITULO V

Casi siglo y medio de usurpación británica

La primera autoridad inglesa en la isla fue el Teniente de la Real Armada Henry Smith. Era una autoridad militar en una dudosa dependencia inglesa que no alcanzaba a la categoría de colonia.

Desde entonces la historia de las Malvinas se desarrolló con leyes, estilo de vida y costumbres bajo pabellón británico.

Hemos dividido esta época en tres períodos basados en acontecimientos políticos, económicos, legales o de progreso de las Malvinas, aún cuando consideremos que los límites de cada período son poco precisos y discutibles.

El primer período corre de 1833 a 1866. Durante el mismo, se "legaliza" la usurpación a partir de 1842. Ese mismo año se produce el comienzo del traslado de Puerto Luis a Puerto Stanley y la economía de la isla está constituida principalmente por ganado vacuno salvaje que, al final del período, comienza a declinar para dar paso al ganado lanar. Se continúa la caza de lobos marinos clandestina o legal.

El segundo período abarca de 1866 a 1908, en que la colonia se consolida y bajo el dominio de la Falkland Islands Company la riqueza lanar, con sus vellones se constituye en la monoexplotación de las islas, creciendo en forma impresionante. Este período termina con un aumento de la importancia de Malvinas, cabecera de la "dependencia", de las cuales se apoderó Inglaterra en 1908.

El tercer período abarca desde 1908 hasta nuestros días.

En 1911, y por la industria ballenera, las islas alcanzan su máxima población.

La intervención de la población malvinense en dos grandes conflictos mundiales, es excelente y constituye un orgullo para los isleños.

El cuarto período abarca desde el fin de la segunda guerra mundial hasta nuestros días en que mostraremos, para final de nuestra obra, la nueva fase de las negociaciones diplomáticas argentino-británicas y el estado actual de las islas, con sus últimos sucesos y progresos.

1er. período (1833-1866). El dominio inglés se consolida.

El Teniente Henry Smith desembarcado como hemos visto para poner orden y apresar a Rivero y sus hombres, cumplido su cometido se dedicó a reorganizar la colonia cuyo estado era desastroso.

Los colonos fijos eran apenas unos cuarenta, contándose los pocos gauchos que quedaron y las tres valerosas mujeres que tantas vicisitudes habían sufrido, desde los días en que la colonia era floreciente, y argentina.

El hijo del Teniente Smith sucedió a Brisbane en la administración de los bienes de Vernet, el cual reclamaba a la corona británica por sus bienes y tierras particulares. Pidió se le pagaran 3.300 libras por el ganado consumido y 14.296 por el resto de los bienes entre los que se incluían casas, caballos, pieles de lobo, ganado domado, etc. El Teniente Smith quiso encargarse de los bienes, pero la corona se lo negó, mientras estudiaba el reconocimiento de los bienes o el pago de los mismos.

Finalmente no pagó nada. Vernet siguió reclamando varios años y finalmente, veinte años después, empobrecido e impotente, debió resignarse.

El Teniente Smith en tanto se dedicaba a reparar casas y corrales, trataba de cuidar para la corona el ganado salvaje y registraba las temperaturas desde Puerto Luis. Finalmente, a su pedido, renunció en el verano de 1838 siendo nombrado en su reemplazo el Teniente Robert Locway, también de la Real Armada. Este Oficial llegó desde el Río de la Plata con ovejas, gallinas y semillas en el "Arrow", mandado por el Teniente B. J. Sullivan, oficial encargado de la ardua tarea de hacer un relevamiento científico básico de las islas. Era un oficial experimentado pues había formado parte de la plana mayor de la "Beagle".

Según Sullivan, Puerto Luis era por entonces muy pequeño, pues constaba de dos pequeñas casas, una de las cuales hacía las veces de gobernación y tres o cuatro chozas. Los colonos eran 45, de los cuales 25 eran hombres, 10 mujeres y 10 niños.

Entre las mujeres, haciendo las veces de doctora-comadrona, figuraba Antonina Kinney, sin dudas la Antonina Roxas, que aparece en la época de los acontecimientos de Rivero.

Otra fuente nos informa que bajo el Gobierno del Teniente Robert Locway, en Puerto Luis, había 6 matrimonios ingleses, dos gauchos uno de los cuales era Manuel Coronel y varios marinos. En total 21 hombres, 6 mujeres casadas, una soltera, 13 niños, lo que hace un total de 41 habitantes. Como había gente de tránsito, las cifras aproximadamente coinciden.

El próximo superintendente o Comandante militar de las islas fue el Teniente, también naval, John Tissen, que gobernó desde 1839 a 1841.

Desde 1834 se había formado una compañía para colonizar las islas, trabajando con empeño en ellas G. T. Whittington, el cual había obtenido concesión de 6.400 acres de las tierras de Vernet. Lo ayudaba William Langdon, marino y ovejero. En 1840, y en dos naves, llegaron por las gestiones de Whittington, 18 colonos, los cuales significaron un buen refuerzo para la población.

Inglaterra había dejado transcurrir ocho años desde que ocupó las Malvinas por la fuerza. Sabía que sus derechos eran muy dudosos, en realidad no existían, pero ya en 1841 pensó en regularizar la situación ilegal y poco ortodoxa, de este dominio mal habido.

Era Secretario de "Colonias y Emigración" (Colonial Commissioner Land and Emigrations) Lord John Rusell, quien el 23 de agosto de 1841 remitió al primer Teniente-Gobernador de las Malvinas, el siguiente oficio que transcribimos parcialmente: "Downing Street, sin sanción del Parlamento, Su Majestad no puede, en el ejercicio de su prerrogativa, proveer ningún sustituto ni para la Legislatura ni para los Tribunales de Justicia; consecuentemente, la colonia deberá por algún tiempo permanecer sin Legislatura ni Tribunales de Justicia. Pero Ud. arbitrará, inmediatamente después de su llegada, los medios para administrar el derecho y la justicia dentro de la Colonia. Ud. informará a los habitantes de las

"Islas Falkland, por una proclama, que el derecho de Inglaterra está en vigor dentro de las islas; Ud. lo asegurará donde quiera se encuentre en las islas alguna persona hábil para desempeñar las funciones de los jueces o magistrados".

El oficio seguía destacando la importancia estratégica de las islas para el tráfico mercantil marítimo y para lograr más seguridad en el comercio británico.

Dudas y vacilaciones que sólo el tiempo y la experiencia podían despejar.

El nuevo "Teniente Gobernador", primero de esta singular colonia, fue Richard Clement Moody de 28 años de edad. También recibió el 2 de abril de 1845 el cargo con el sello de la Corona y el mando militar de Comandante en Jefe de las Islas. La fecha de los nombramientos es del 23 de junio de 1843.

Durante su gobierno, y habiéndose determinado en los relevamientos del Teniente Sullivan con la nave "Arrow" que Puerto Williams (para nosotros Puerto Groussac), un puerto situado al sud de Puerto Luis, reunía mejores condiciones naturales que Bahía Anunciación, recibió la orden de estudiar el traslado y poco después, ante su desgano en cumplirla, orden precisa de ejecutarla y cuanto antes. Este traslado a la nueva capital es uno de los acontecimientos más importantes del gobierno de Moody.

Puerto Soledad, luego Puerto Luis, la antigua capital española y argentina, pasaría a ser un recuerdo, aunque muy caro para nosotros.

Antes de hacer el obligado traslado, Moody quiso cambiarle el nombre a Puerto Luis y llamarlo Puerto Anson, pero su idea no prosperó ni siquiera en la toponimia inglesa.

Puerto Stanley, nueva capital inglesa de las islas, recibió el nombre por Eduardo G. Smith Stanley, lord inglés, Ministro de Colonias.

El traslado de capital se efectuó en 1843 y el gobernador dispuso venta de tierras, mientras crecía el ganado vacuno.

En 1845 el comerciante británico de Montevideo llamado Samuel F. Lafone, solicitó tierras en las Malvinas, en la isla Soledad. Se le concedieron 200 leguas al sur del istmo de Choisel Sound.

El ganado vacuno era la principal riqueza de la isla y los lobos

marinos era la segunda, cazada por loberos de distintas nacionalidades, especialmente ingleses y americanos.

Hacia 1838 se había calculado la existencia de ganado en 30.000 vacunos, en 1846 había 60.000 y al año siguiente 80.000, de los cuales sólo 400 estaban amansados y el resto era salvaje.

En 1851 Lafone, que tenía grandes extensiones y explotaba el ganado vacuno, prefirió vender sus derechos a una Compañía de Londres a cambio de un buen número de acciones. Desde entonces empezó a dominar económicamente las islas The Falk'and Islands Company.

En 1853, se produjo un conflicto entre el Gobernador George Rennie y los loberos norteamericanos que cazaban en las islas. Se confirmó la autoridad del gobernador inglés, aunque el control de los loberos fue siempre difícil.

Por entonces visitaba las islas un lobero americano, el "Consul Smiley", en cuyas naves había un joven oficial argentino, Luis Piedra Buena.

El progreso de la colonia era lento, y en 1863 había 592 habitantes.

En la isla Keppel se instaló una Sociedad Misionera de la Iglesia Anglicana. Allí vivían indios traídos desde Tierra del Fuego.

En Puerto Stanley había anglicanos, presbiterianos y católicos.

También se comenzó a introducir ganado lanar que creció rápidamente y a partir de 1866 desplazó al ganado vacuno. En 1865 había 26.605 lanares.

2do. periodo (1867-1908). Caracterizado por el auge de la lana y su monopolio.

En 1869 visitó las islas Augusto Lasserre, uno de nuestros más distinguidos jefes navales. Había nacido en Buenos Aires en 1826, siendo su padre francés. Ingresado a la Armada de Rojas, combatió luego de Caseros en la de la Confederación. Participó en las dos acciones libradas cerca de Martín García en 1853 y 1859 y en esta última fue herido y ascendido a Teniente Coronel.

Como se disolvieron los poderes nacionales, Lasserre pidió el retiro y llegó a Stanley como comisionado de la Asociación de seguros de la Marina Italiana, para investigar un siniestro naval.

Lasserre había visitado las Malvinas en 1857 con el velero "Daniel" y con el mismo regresaría otra vez, después del viaje que relatamos.

En 1869, en su permanencia más prolongada, pudo conocer mejor las islas y las describió, así como sus impresiones, en una larga carta a su amigo José Hernández el autor de Martín Fierro, quien le había solicitado que lo hiciera.

Lasserre relató que Stanley tenía una población de 500 a 600 habitantes y que su bahía era inmejorable, describiendo luego el puerto y la navegación para tomarlo, así como el faro Pembroke.

Dijo que había conocido a Puerto Luis y describió un matrimonio que vivía allí, de un indio pampa con una inglesa.

Se refiere a las autoridades de la isla, la guarnición y una batería de tres cañones de "a seis" que dominaba el puerto.

"El comercio de las islas Malvinas se reduce como exportación a aceite de pájaro (pinguin oil), cueros de vaca, de león marino y de lobo, lanas mestizas y merinas de superior calidad".

Describe la geografía de las islas y la riqueza en turba existente.

Luego el viajero vuelve a Stanley que "se compone solamente de dos calles paralelas al puerto" y describe las casas, los depósitos de turba, los invernaderos detrás de las galerías de vidrio, etc. Considera luego que el gobierno no se ocupa en las obras del pueblo y en especial del puerto, porque quizás se considere con inquietud que deberán devolverse a la Argentina.

Y sigue Augusto Lasserre: "A pesar de ser tan poco numerosa la población, existen en el pueblo dos muy fuertes casas de negocio, la de la Compañía de Malvinas (Falkland Islands Company) y la del señor Jorge Dean".

Informa que durante su corta permanencia ha visto entrar a puerto Stanley 10 ó 12 buques de gran porte que tenían graves averías, los cuales han sido reparados por artesanos locales.

Describe luego las matanzas de pingüinos para extraerles aceite e informa que la grasa de 11 pájaros da un galón de aceite y que una compañía de 14 hombres y un capataz regresaron con 20.000 a 30.000 galones de aceite en un mes y medio de trabajo.

La caza de leones y lobos marinos es descripta luego en detalle,

Y cómo la caza de pingüinos, leones y elefantes marinos la realizan principalmente la Falkland Islands Company y la Compañía de J. Dean.

Más adelante expresa: "Muy pocos argentinos han permanecido en Malvinas después de la injusta ocupación inglesa. Los que aún existen allí no pasan de veinte, todos ellos empleados como peones o capataces en las estancias, para cuyo trabajo sobresalen de muchos extranjeros".

Con las narraciones que le envió Lasserre, José Hernández publicó en el periódico "El Río de la Plata" el 19 y 20 de noviembre un artículo y una adición de errores. El diario le pertenecía.

El artículo presentó a Lasserre y a su carta que transcribió, pero el 26 de noviembre, en el número 92 de "El Río de la Plata" publica un más extenso artículo, titulado Islas Malvinas Cuestiones Graves, donde hace muy importantes reflexiones como éstas: "Los argentinos, especialmente, no han podido olvidar que se trata de una parte muy importante del territorio nacional, usurpada a merced de circunstancias desfavorables, en una época indecisa, en que la nacionalidad luchaba aún con los escollos opuestos a su definitiva organización".

"Se concibe y se explica fácilmente ese sentimiento profundo y celoso de los pueblos por la integridad de su territorio, y que la usurpación de un solo palmo de tierra inquiete su existencia futura, como si se nos arrebata un pedazo de nuestra carne".

"La usurpación no sólo es el quebrantamiento de un derecho civil y político; es también la conculcación de una ley natural".

"Los pueblos necesitan del territorio con que han nacido a la vida política, como se necesita del aire para la libre expansión de nuestros pulmones. Absorberle un pedazo de su territorio, es arrebatarle un derecho, y esa injusticia envuelve un doble atentado, porque no sólo es el despojo de una propiedad, sino que es también la amenaza de una nueva usurpación".

Luego relata hechos históricos y dice: "Entre tanto, deber es muy sagrado de la Nación Argentina, velar por la honra de su nombre, por la integridad de su territorio y por los intereses de los argentinos. Sus derechos no se prescriben jamás".

Palabras que fueron escritas para ayer y tienen vigencia hoy y siempre, por el autor de nuestra mejor epopeya gaucha.

Augusto Lasserre se reincorporó posteriormente a nuestra Armada, alcanzó el grado de Comodoro y comandó la primera expedición de la División del Atlántico Sur que en 1884 levantó el faro de San Juan de Salvamento, isla de los Estados y luego fundó Ushuaia.

En febrero de 1870 llegó como Teniente Gobernador de las Islas el Coronel A. K. D'Arcy. Ese mismo mes visitó las islas el Príncipe de Edimburgo, primer miembro de la familia real que llegaba a las islas.

También naufragaron dos naves en Stanley. Los tripulantes de las naves hundidas fueron llevados a Tierra del Fuego en un velero.

En 1871 había 800 habitantes en las islas de los cuales 400 eran anglicanos, 250 presbiterianos y 150 católicos. La fuerza de Infantería de Marina construyó un camino macadanizado en Stanley.

En 1873 los habitantes de Stanley eran aproximadamente 1000 y 215 practicaban la religión católica, la mayoría eran anglicanos y había hombres adeptos a la religión presbiteriana escocesa, cuyo número llegaba a un tercio de la población.

En 1883 visitó las islas el Teniente de Navío de nuestra Armada Carlos Moyano quien entonces viajó a las islas para regresar con ovejas finas a Santa Cruz, territorio del cual era gobernador. Piedra Buena había sido el primero que llevó ovejas de Malvinas a Santa Cruz y como era amigo y maestro de Moyano, es posible que éste por su consejo haya realizado el viaje. También pretendía Moyano llevar algunos colonos de las islas, para poblar su desierto territorio.

En Stanley adonde llegó Moyano con el velero Piedra Buena, conoció a Ethel Turner, niña malvinera de 18 años. Algunas versiones dicen que la conoció en un viaje de 1884 y le propuso matrimonio, siendo aceptado.

A raíz de la visita de Moyano varios colonos ingleses de Malvinas resolvieron ausentarse a la Gobernación de Santa Cruz, en Río Gallegos, Coig y San Julián. Es probable que esos gana-

deros llegaron al territorio en el transporte de la Armada Argentina "Villarino", que el 12 de setiembre de 1886 arribó a Santa Cruz, proveniente de Stanley. En él viajaba el Gobernador y su futura esposa Ethel Turner. Contrajeron matrimonio en Santa Cruz siendo ya Moyano Capitán de Fragata, el 18 de setiembre de 1886.

Es desde esa fecha que se produce la colonización de puertos santacruceños, en Gallegos y el Gran Bajo de San Julián. Apellidos como Blake y Munro, se habían asentado allí y en 1788 estaban instalados los recién llegados Matheus, Mac Lean, Fraser, Norma, Paterson, Arnold, Braum, Hope, Scott, Kile, Jones, etc. Así, con malvineros y criollos se fundó San Julián, se pobló Gallegos y Santa Cruz. Estos ganaderos prosperaron y fundaron familias argentinas.

Estas acciones de Piedra Buena, que las inició (murió en 1833), y de Moyano que las continuó, fueron los únicos contactos de Argentina con Malvinas en mucho tiempo. Existía un verdadero aislamiento, motivado por nuestra posición de soberanía sobre las islas. Ese aislamiento, con algunas excepciones duró hasta 1972, con el inicio de las conversaciones en las Naciones Unidas.

El último día del año 1901 llegó el "Antarctic" de Otto Nordenskjöld y su expedición sueca. Uno de los oficiales era nuestro joven Alférez de Fragata D. José María Sobral, quien en un libro de memorias, volcó su desagrado al ver ocupadas a las islas argentinas por los británicos.

La población de Malvinas alcanzó en 1901 a 2043 habitantes y pocos años después, con la rehabilitación de la pesca de la ballena alcanzó a más de 3.000 habitantes.

El número de ganado lanar creció enormemente y en 1898 alcanzó a 807.212 cabezas, el máximo a que se llegó en las islas.

Las Falkland Islands Company acaparaba la mayor parte de la producción ganadera. El único ganadero de cierta importancia entre los pocos particulares era, como lo había señalado Lasserre en su informe de 1869, el señor J. M. Dean, el cual tenía una compañía con sus hijos; pero en 1890 no pudieron seguir cumpliendo y fue absorbido también por la Falkland Islands Company, la cual reunió así, cerca de la mitad del terreno apto para ganado y

tenía la mayor parte de los lanares. Por otra parte, comercializaba toda la lana de los pequeños productores particulares y la transportaba. Era un verdadero y completo monopolio.

Las otras industrias de alguna importancia eran en este período, la ballenera, la de pieles de los lobos marinos y la de aceite de elefantes marinos y pingüinos.

En 1908 se recaudó 23.774 libras y se gastó 20.369.

Las islas eran visitadas por 70 naves en 1866; 47 en 1874; 27 en 1885 y 43 en 1891; pero en este caso ya 17 eran vapores. Para 1907 los vapores eran mayoría, pues entran 70 de ellos y sólo 16 veleros.

En cuanto a las fuerzas de defensa de las islas de 1866 a 1878 consistían en un destacamento de Infantería de Marina. Luego no hubo ninguna fuerza excepto la pequeña policial y después se estableció un destacamento de Voluntarios que hacia 1900 contaba con un cuerpo de infantería montada.

En 1886 Stanley tuvo un visitante ilustre en su puerto, el famoso "Great Britain" uno de los contemporáneos del "Great Eastern", el cual fue primera nave de hierro y vapor que cruzó el Atlántico.

Llegó muy averiado, luego de soportar un terrible temporal en el Cabo de Hornos. Cerca de Stanley se quedó varado por muchos años, pero no para siempre, como veremos más adelante.

En el año 1908, se produciría un importante acontecimiento que aumentaría la importancia de las islas, al convertirlas en cabecera de un inmenso imperio marítimo.

Claro que entonces no se tuvo en cuenta los derechos que correspondían a nuestro país por historia y geografía.

Traducimos literalmente de la obra de V. F. Boyson, de sus páginas 168 y 169 lo siguiente:

"Este año de 1908 fue marcado por un acontecimiento de suma importancia en la historia de las islas. El 21 de julio un "Título de privilegio fue pasado bajo el Gran Sello, designando "al Gobernador de Georgias del Sur, las islas Orkney del Sur, las "Islas Shetland del Sur, las Islas Sandwich del Sur y la Tierra de "Graham y dando disposiciones para ese gobierno como Dependencias de la Colonia. Este impreciso, inadecuado Título de De-

"pendencia de las Islas Falkland comprende la tierra entre las longitudes 20° y 80° O. al sur de la latitud 50° S.; y entre las longitudes 50° O. y 80° O. al sur de la latitud 58° S. Estos límites incluyen un sector del área de tierra antártica al Sur y Sudeste del Cabo de Hornos, numerosas islas del mar del Sur, y también más de un millón de millas cuadradas de mar, fácilmente accesible para la caza de ballenas, la pesca y la caza de focas, ascendiendo el área total alrededor de tres millones de millas cuadradas o al uno y medio por ciento de la superficie total del globo".

Lo más extraordinario es que esta declaración de soberanía, sin precedentes, era tan amplia y había sido dispuesta tan desahogadamente que comprendía parte de nuestras gobernaciones de Tierra del Fuego y Santa Cruz y también parte de la provincia chilena de Magallanes. Porque el texto de Boyson es el corregido posteriormente, pues el verdadero texto de 1908, se refería a un área comprendida entre los meridianos 20° O. y 80° O. al sud del paralelo de 50° S.

Ante la protesta y el estupor de Argentina y Chile, el gobierno británico en 1917 corrigió su texto en la forma que repite Boyson a fin de dejar fuera a las Malvinas, desde ya ocupadas, y las tierras continentales argentinas y chilenas. Otra vez la fuerza imponiendo el derecho.

Ser. período. De 1908 a nuestros días

Las dos terribles conflagraciones conmovieron la vida aislada y monótona de las islas que servían de productoras laneras a la metrópoli. Inglaterra era la principal compradora de todo lo producido por las islas y también la principal proveedora de sus productos manufacturados. Clásico aprovechamiento de una colonia por su metrópoli.

Haremos luego, breve reseña de las islas Georgias y Sandwich del Sur, así como de las actividades balleneras que dieron vida a Stanley hasta 1916.

El Gobernador de Malvinas continuó siendo William Lamond Allardyce, y las islas tenían una población que ya en 1901 superaba los dos millares de personas, de las cuales la mitad vivía en

Puerto Stanley y el resto en Darwin, en los establecimientos y estancias; salvo la capital y Darwin, pocos eran los lugares que pasaban de unas decenas de personas.

Con la presencia de las tres "catchers" de Lange se había reactivado la industria de la ballena, con base en las islas, aunque el centro ballenero por excelencia desde 1904 era Gritvyken, en Georgias del Sur. La primera compañía ballenera fue la Argentina, que se estableció en Georgias el 16 de noviembre de 1904; pero en 1909 ya había seis que operaban desde allí. Como hemos visto, desde 1908 los ingleses incluyen a Georgias entre sus dependencias.

En Malvinas se operó desde 1912 a 1916 y luego la industria se trasladó a Georgias del Sur. En ese lapso se cazan en Malvinas y aguas de sus cercanías 769 ballenas que produjeron más de 23.000 barriles de aceite. Las más perseguidas eran las grandes ballenas como la "azul", que podía dar hasta 75 barriles de aceite.

Los lobos de dos pelos habían sido exterminados en Malvinas, Shetland y Georgias del Sur; pero ahora les tocaba el turno a los elefantes marinos. Entre 1910-1918 se sacrificaron unos 26.000 elefantes marinos, sólo en Georgias del Sur. Después de esa fecha, las licencias dadas a la Compañía Argentina de Pesca, la única que se dedicaba en Georgias a esta actividad, le permitían faenar 6.000 elefantes anualmente.

En las islas, el ganado lanar y la Falkland Islands Company seguían siendo mayoritarias; el número de cabezas sobrepasaba las 600.000.

En 1911, y debido a la industria ballenera, la isla alcanzó a tener una población de 3.278 habitantes, que fue la máxima de toda su historia. Esa suma sólo pudo alcanzarse por los balleneros, pues había 2.370 varones y sólo 905 mujeres. Diez años después, cuando la industria de la ballena se había desplazado a Gritvyken, el número de habitantes es de 2.087, los hombres eran 1.182 y las mujeres seguían siendo el mismo número, 905.

En la primera guerra mundial, los malvineros británicos vieron las vicisitudes de dos grandes batallas navales. La primera la de Coronel, donde una división de cruceros alemanes derrotó a una

inglesa, y luego la cuerpo de esa misma división alemana, al mando del conde Graf Spee, por un poderosa fuerza inglesa.

El 8 de diciembre de 1914, donde todos los malvineros cooperaron con la flota inglesa, como vigía o ayudando con las faenas de alistamiento y carboneo, tiene significación de hecho épico y heroico para los isleños que lo celebran como corresponde.

Entre las dos guerras mundiales, las islas continuaron su progreso. La población se detuvo en su crecimiento y bajó lentamente hasta poco más de 2.000 habitantes.

En 1931 tenemos un estado completo de las islas que nos proporciona el Padre Antonio Migone en su libro "33 años de Vida Malvinera".

Las islas tenían 2.392 habitantes y Stanley 1.213, Darwin y todos los establecimientos de Lafonia 362. La Gran Malvina y otras islas del oeste 420. En otras localidades 346, además de 51 que estaban de paso. Stanley tenía 265 casas.

De esta población los anglicanos eran 1.741, los católicos 354 y los presbiterianos 123, los metodistas 74, los de la Iglesia Escocesa 39 y el resto de otras religiones.

Los habitantes eran escoceses e ingleses en enorme mayoría, pues eran 2339, había también 18 chilenos, 16 noruegos, 6 argentinos, 4 dinamarqueses, 3 alemanes, 2 suecos y dos uruguayos.

El gobierno lo ejercía el gobernador, y como esta colonia no era independiente sino de la Corona, ésta lo nombraba cada seis años. El gobierno estaba asesorado por dos consejos, uno era el Consejo Ejecutivo, estaba compuesto de 4 miembros, de los cuales tres eran funcionarios oficiales de la corona y el otro el único oficial civil.

El Consejo Legislativo en cambio, estaba formado por tres miembros oficiales y tres no oficiales. Los miembros no oficiales son generalmente isleños.

El Consejo Ejecutivo lo preside el Gobernador. Existían dos tribunales, uno Superior estaba presidido por el Gobernador y contaba con un juez y siete personas del pueblo. El otro es la Lowest Court para los hechos menores.

En la segunda guerra mundial llegó a las islas el dañado crucero inglés Exeter luego de su combate acompañado por los cruceros Ajax y Aquiles contra el acorazado Graf Spee en diciembre de 1939.

Debido a naves corsarias y submarinos alemanes las islas fueron armadas preventivamente. Un batallón del West York estuvo de guarnición desde 1942 y en 1944 ya en camino de la victoria, sólo un destacamento de Royal Scots (Reales Escoceses) prestó servicios hasta el fin de la guerra.

El Primer Ministro Winston Churchill dirigió un telegrama felicitando al K. E. M. Hospital de Stanley, lo que constituye un orgullo de los isleños.

1944 y más correctamente en 1946, Argentina había declarado su soberanía sobre su plataforma submarina.

La creciente importancia de los yacimientos petrolíferos oceánicos y la comprobación de la riqueza pesquera en nuestro mares, sobre todo en calidad de pesca, hicieron que Inglaterra ampliara su usurpación, declarando soberanía sobre la plataforma que rodea a las islas.

El 21 de diciembre de 1950 una Real orden establecía que los límites de la soberanía de Falkland Islands serían extendidas por la orden real hasta incluir el área de la plataforma submarina, siendo el fondo marino y el subsuelo contiguo a las costas de las islas Falkland.

Luego daba los detalles técnicos, de modo que toda la saliente de nuestra plataforma submarina que rodea las islas, con una superficie de 85.000 kilómetros cuadrados quedaba comprendida.

Fue así como una superficie formada de islas y plataforma submarina de 85.000 kilómetros cuadrados, fueron declaradas británicas y sustraídas a nuestra soberanía.

Más del 80 por ciento de los artículos se importaban del Common Wealth Británico y del 17 al 13 por ciento de otros países.

De Inglaterra se importaba por valor de 481.276 libras, de Argentina 21.281 libras, de Chile por 19.324, de Suecia por 36.096 y en menores cantidades de Uruguay, Estados Unidos y Finlandia, así como de zonas del Common Wealth.

Las principales exportaciones fueron:

Lana: 557.736 libras al Reino Unido
Sebo: 1.877 libras al Reino Unido
Cueros y pieles: 32.673 libras al Reino Unido
Lanares en pie: 880 libras (por 880 animales a Chile)

En 1912 las cifras son un poco mayores pero también se exportan 5.368 litros de aceite y 1.234 lanares a Chile.

En 1953 todas las exportaciones fueron al Reino Unido, lo que demuestra la total dependencia económica de las islas.

En las tierras, 40.000 acres pertenecían a la Corona, el resto estaban divididas en estancias de 3.600 a 40.000 acres. De todas éstas, la mayor parte pertenecen a Falkland Island Company.

Desde 1964 se produjo un gran acontecimiento que daría nuevo impulso a las islas y haría abrigar grandes esperanzas a los argentinos, que hasta ahora no se han cumplido. Las negociaciones sobre las Malvinas para llegar a la descolonización de las islas entre Gran Bretaña y Argentina trajo la fiscalización de las Naciones Unidas.

Cuando después de la Segunda Guerra Mundial, se crearon las Naciones Unidas, Argentina hizo reserva de sus derechos sobre las islas.

En 1960 la XV Asamblea General de las Naciones Unidas, establecen la necesidad de liberar a los territorios que no son libres.

En 1964, poseyendo el Reino Unido las islas, un subcomité de las Naciones Unidas, el tercero, incluye a nuestras islas entre los territorios a descolonizar, y el 18 de setiembre, el subcomité de descolonización acepta nombrar a las islas Falkland y colocar entre paréntesis (Malvinas) a continuación.

Al año siguiente, Argentina, en cumplimiento de las disposiciones del Subcomité, propone negociar al Reino Unido de Gran Bretaña, pero éste sólo aceptó si se excluía el tema de la soberanía.

El 18 de noviembre de 1965, tras haber escuchado el alegato del representante argentino, Dr. Bonifacio del Carril, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas vota la resolución 2065 (XX) que establece: invitar a las partes a negociar para encontrar una solución pacífica al problema. Debían tenerse en cuenta las disposiciones comunes y los objetivos de las Naciones

Unidas y los intereses de la población de la isla. La resolución tuvo 94 votos a favor y 14 abstenciones.

Siguen reuniones que no llevan a nada. Argentina quiere primero discutir sobre la soberanía, antes que ningún otro tema. Los ingleses, conociendo los deseos de los habitantes de las islas de permanecer ingleses, quieren hablar primero de comunicaciones e intercambio entre las islas y Argentina, lo que les conviene y no los compromete.

Inglaterra, en tanto, pone trabas a la radicación de isleños en la metrópoli, pues la población de Malvinas disminuye lenta y continuamente (Acta de migración), Migration Act.

Aclaremos que todas las conversaciones incluyen también a las dependencias, es decir, Georgias y Sandwich del Sur.

Durante estas conversaciones se han producido incursiones de ciudadanos argentinos a las islas.

En septiembre de 1964 el piloto argentino Miguel Fitzgerald, volando en un pequeño avión, aterriza en Malvinas, en el hipódromo de carreras, deja una bandera argentina, una nota de protesta y levanta nuevamente vuelo.

Esa bandera argentina está en el Museo de las islas en Stanley.

También en el mes de septiembre, un comando desvía un avión de pasajeros en vuelo y obliga al piloto a aterrizar en Malvinas. Allí se rinden a las fuerzas armadas de la isla. En el avión viajaba el Gobernador de Tierra del Fuego, que lo es a la vez del Territorio Antártico y de las islas del Atlántico Sur, entre las que están comprendidas las Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.

La tercera incursión la realiza un avión bimotor del Diario "Crónica", que pilotea nuevamente Miguel Fitzgerald, y se produce el 27 de noviembre de 1968. Lo acompañan el Director del diario y un periodista. La cancha de carreras había sido obstruida y el avión tuvo que aterrizar en un camino, sufriendo daños.

En 1969/70 las islas tienen 628.690 lanares, de los que pertenecen 281.075 a la Falkland Islands Company.

Por entonces se realizó la visita del Ministro de Relaciones Exteriores inglés a Buenos Aires, Miguel Sewart, para negociaciones.

En 1967 las Naciones Unidas votaron la resolución 1514 XV

que establece: "Toda situación colonial que destruya total o parcialmente la unidad nacional y la integridad territorial de un país es incompatible con los propósitos y los objetivos de la carta". Nos favorecía en nuestra posición y fue usada posteriormente por nuestros representantes.

A fines de 1969, la posición argentina sigue firme, las islas son visitadas por Lord Chalfont que regresa a Londres con dos convencimientos. El primero, que Argentina no transigirá en la cuestión soberanía, y el otro, que los isleños quieren permanecer siendo británicos, miembros de una colonia británica.

El doctor Bonifacio del Carril ha sostenido con razón que en las Malvinas el pueblo no puede autodeterminarse; pues son una factoría que ha sido colonizada y explotada por un monopolio que no deja esperanzas a los isleños.

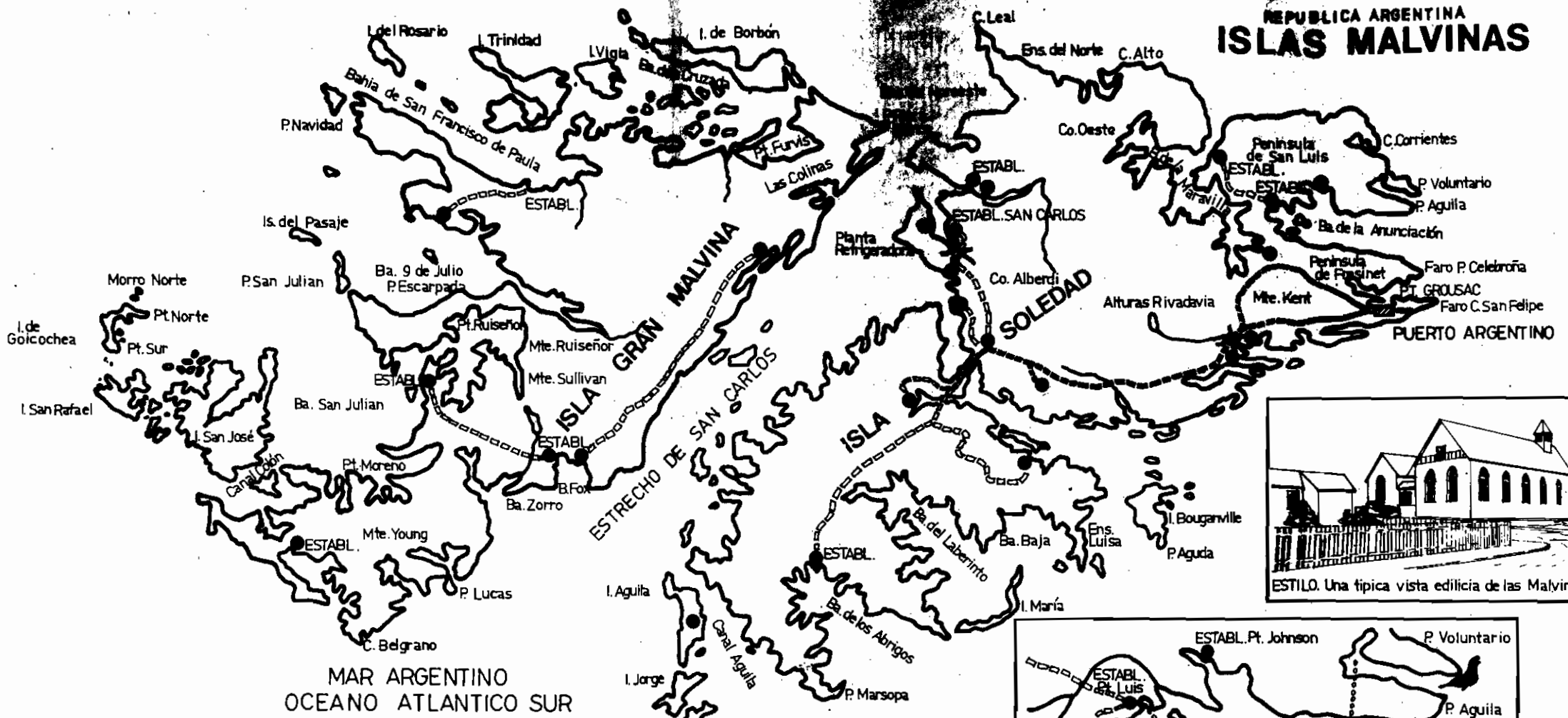
El Embajador José María Ruda, opuso tres fundamentos a la pretensión de que la cuestión de la soberanía debe estar supeditada a los deseos de la actual población, y lo resume del libro citado de Dago Holmberg (pág. 74):

- 1) Se trata de intereses de Gobierno a Gobierno y la solución debe provenir de los dos Estados, no de los malvineros.
- 2) Debe aplicarse el principio de la Unidad nacional y la integridad continental (Punto 6 Resolución 1514 XVI). La Argentina fue mutilada de las Malvinas y siempre protestó.
- 3) Que si se aplica la tesis británica, los territorios ocupados por la fuerza y poblados por coloniales de la potencia usurpadora, triunfará una posición ilegítima bajo la responsabilidad de las Naciones Unidas.

En virtud del Acuerdo de Comunicación de 1971, la Argentina realizó un duro esfuerzo que se tradujo en las siguientes medidas:

- 1) La Fuerza Aérea Argentina construyó una pista de aterrizaje, compuesta de planchas de aluminio para las operaciones aéreas. Se inauguró el 15 de noviembre de 1972. L.A.D.E. Líneas Aéreas del Estado realiza dos vuelos semanales con aviones Foker F 27.
- 2) El Servicio de Transportes Navales realiza viajes a las islas con uno de sus transportes para la exportación de lanares y lanas y lleva cargas importadas a las islas.

REPUBLICA ARGENTINA
ISLAS MALVINAS



PUNTOS DE INTERES TURISTICO

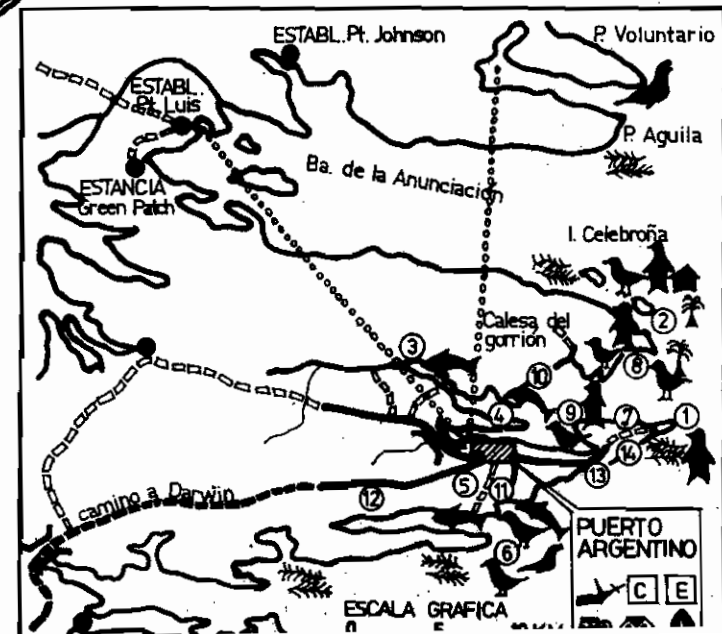
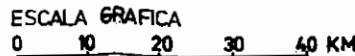
- 1 Cabo San Felipe (reserva faunistica)
- 2 Isla Celebroña (reserva natural)
- 3 Río Murrel (pesca)
- 4 The Camber
- 5 Riachuelo Robalo
- 6 Punta de las focas
- 7 Aeropuerto
- 8 Pinguinera de península San Felipe
- 9 Pinguineras
- 10 Caleta del gorrion
- 11 Caleta Eliza (pajaros)
- 12 Camino a Darwin, Corrales de piedra
- 13 Turberas
- 14 Fortificaciones 2da. guerra

REFERENCIAS



REFERENCIAS GRAFICAS

- TEMPLOS
- PUBS
- COM. EDIFICIOS
- EDIF. PUBLICOS
- RESTOS BARCOS ANTIGUOS
- EDIFICIOS DE INTERES
- ELEFANTERIAS
- LOBERIAS
- PAJAROS
- PINGUINERAS
- PESCA
- ALGAS
- REFUGIO
- TUSSACK
- DELFINES



- 3) Niños malvineros han visitado en grupos a la Argentina.
- 4) Estudiantes de Malvinas estudian en nuestros colegios.
- 5) Naves de turismo han visitado las islas.
- 6) Se han otorgado facilidades y se ha llegado a arreglos postales, así como a algunas franquicias aduaneras.
- 7) Se ha establecido en la isla una estación de combustible (nafta y gas líquido).
- 8) El yate "Fortuna" visitó las islas, y del 14 al 16 de mayo de 1970 se realizan regatas con embarcaciones donadas por la Armada.

Con respecto al turismo, después de cinco naves argentinas, la sexta que quiso entrar a las islas no lo hizo pues se le exigía arriar el pabellón argentino e izar el inglés. Buque "Regina Prima" en fecha 2 de marzo de 1975.

Entretanto, después de la Segunda Guerra Mundial ha adquirido interés el petróleo submarino. La Argentina tiene varias cuencas sedimentarias, que pueden contener petróleo.

Entre fines de 1976 y principios de 1978, Argentina estableció en la isla Morel, de las islas Sandwich, su base científica "Corbeta Uruguay". Los ingleses protestan y Argentina rechaza la protesta.

Argentina, a su vez, protesta en agosto de 1978 sobre la decisión inglesa de crear una zona de jurisdicción marítima de 200 millas alrededor de las islas, declaración que no se produjo.

¡En realidad en 1908 se había declarado soberanía hasta el Polo!

A principios de 1980 se repusieron a los Embajadores.

En 1980 se creó un Registro de Contratos Públicos para las islas Malvinas, mediante Ley 22.197 del 17 de marzo de 1980.

A principios de 1980 el Ministro de Relaciones Exteriores Nicholas Ridley anunció que se cedería la soberanía a Argentina pero luego se mantendría las islas bajo arriendo, por un plazo no decidido. Se informó en Londres que todo dependería de los deseos de los isleños y éstos recibieron con desagrado la sugerencia.

La población de las islas continuó descendiendo y en 1974 era de 1.879 habitantes y en 1977, de 1.805 habitantes; actualmente, de 1.800 o menos. Stanley tiene la mitad de esos habitantes.

Finalmente digamos que la Argentina hasta ahora ha recibido muy poco del esfuerzo realizado para argentinizar las Malvinas.

Los acontecimientos de las islas repercuten hondamente en nuestro país.

Dos maestros argentinos viven en las islas, así como los funcionarios argentinos de la Fuerza Aérea y el representante de la Armada.

El 30 de abril de 1970 un menor nacido en las islas fue inscripto en Buenos Aires como argentino.

El 29 de mayo de 1974, por decreto del Poder Ejecutivo, se establece el 10 de junio como Día de la Afirmación de los derechos argentinos sobre las Malvinas, Islas y Sector Antártico.

El día elegido es muy justo, pues recuerda el del nombramiento del primer gobernador político y militar de las islas, Don Luis Vernet, el 10 de junio de 1829, y coincidió con la toma de Puerto Egmont el 10 de junio de 1771.

En 1983 se cumplirá un siglo y medio de la usurpación británica y era muy difícil esperar que los británicos se hubieran retirado de las islas. Se hubiera dado así el caso insólito y nada edificante de una ocupación tan prolongada de un territorio de una nación amiga por una gran potencia, sin mayor argumento que su poderío.

Creíamos que la paciencia argentina no podía ser infinita, pues ello significaría impotencia y que debemos cambiar de métodos.

Finalmente, el 2 de abril de 1982 las Fuerzas Armadas Argentinas, hartas de esperar y sufriendo nuestro país la constante humillación de tener ocupadas islas mayores, deciden ocupar la isla en una operación donde tienen cuatro muertos y dos heridos, sin bajas para los ingleses. Este caso de benevolencia con el enemigo y respeto a sus vidas, es único en la historia del mundo.

CONCLUSIONES

Larga lucha de la Argentina por obtener la soberanía sobre sus islas Malvinas.

Colocadas estratégicamente en el Atlántico Austral, con el incentivo de los pinnípedos, las Malvinas tuvieron el peligro de usurpación desde la época colonial. España las mantuvo bajo su

soberanía y de ella las heredamos. Hubo 20 gobernadores españoles, con 31 períodos de gobierno.

Con tres comandantes militares argentinos y un gobernador político y militar a partir del 10 de junio de 1829, los derechos argentinos no pueden discutirse. Con Vernet las islas alcanzaron un alto grado de desarrollo.

Inglaterra utiliza la fuerza el 3 de enero de 1833 aprovechando la confusión existente en la isla producida por el ataque de la Fragata "Lexington" y el asesinato del Mayor Mestivier.

Se cumplirán en 1983, 150 años de ocupación y usurpación inglesa.

Hemos protestado casi un siglo y medio sin resultado.

Creemos que el pueblo argentino debe conocer a fondo el verdadero problema de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.

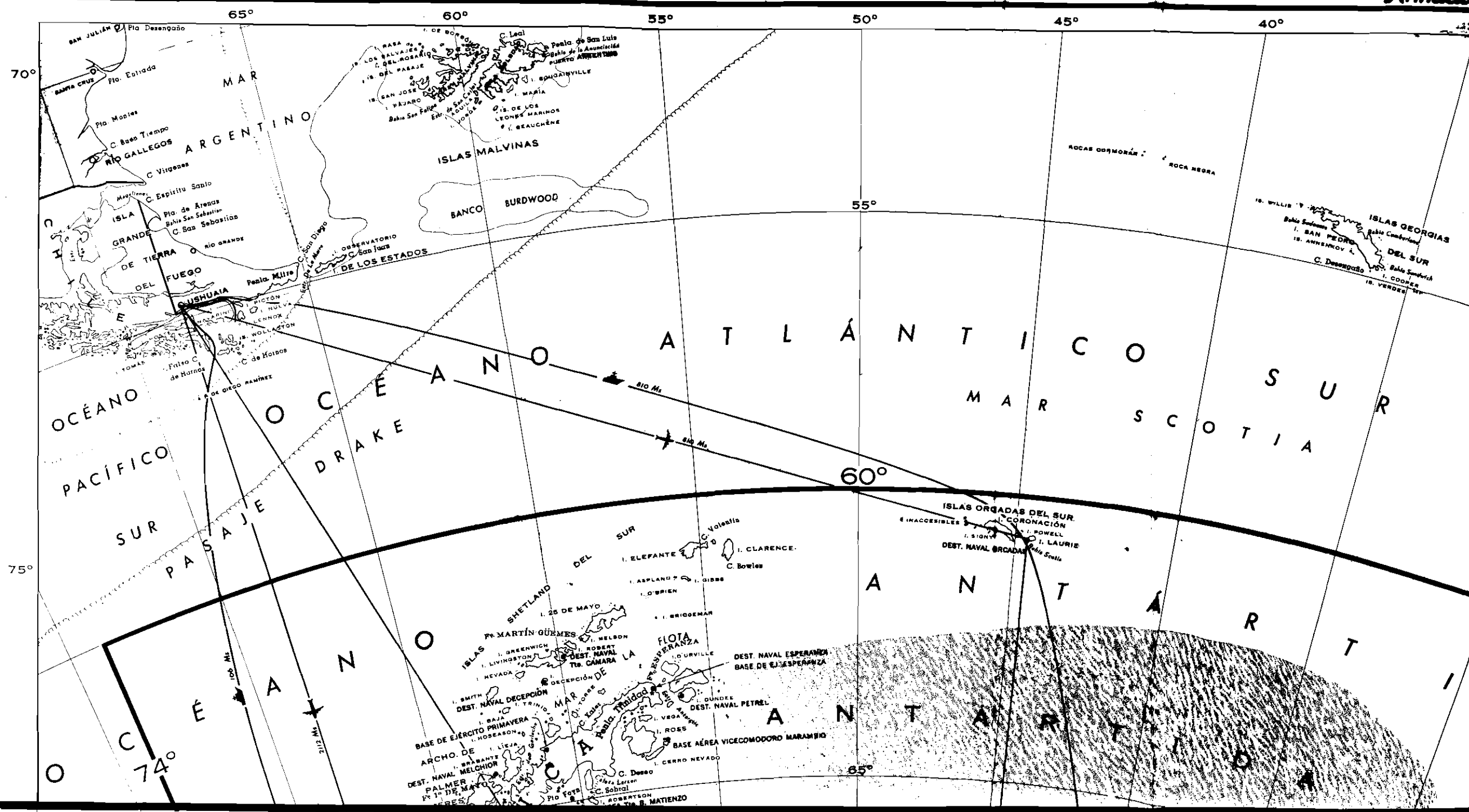
Que los plazos de negociación deben ser cortos y limitados.

Que las islas nos deben ser devueltas, pues son nuestras y jamás renunciaremos a ellas.

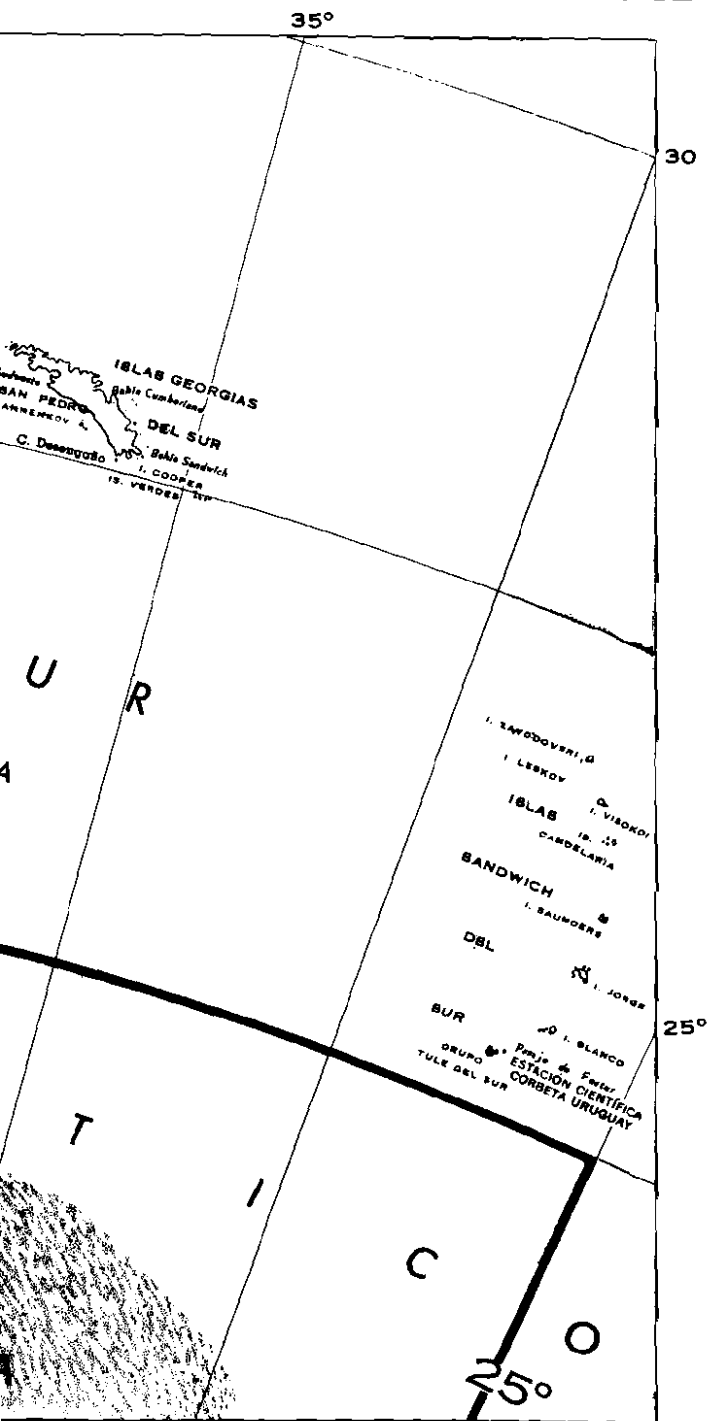
Que si esto no sucede, tendremos que sacrificarnos con una presión mucho mayor, que las resoluciones de las Naciones Unidas.

Y jamás aceptar y jamás cejar, mientras las Malvinas no sean argentinas, como ha ocurrido desde el histórico 2 de abril de 1982.

ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR — Basado en la Carta H-5084 Servicio de Hidrografía Armada



Servicio de Hidrografía Naval de la Armada Argentina



LAS ISLAS GEORGIAS DEL SUR

DESCRIPCION GENERAL

Las islas Georgias del Sur constan de una isla muy grande y de algunas islas menores. La mayor tiene 100 millas de largo (185 km.) y 20 millas de ancho (37 km.). Es una isla que tiene una gran cadena central que son los montes que nosotros llamamos San Telmo y los ingleses llaman Allardys, en honor de un gobernador de Malvinas.

Esas islas, según algunos historiadores, fueron descubiertas en 1675 por Antonio de La Roche que, a pesar de su nombre francés, era un capitán mercante inglés; pero en la cartografía posterior a esa fecha figura en una latitud totalmente errónea, lo que hace dudar sobre su descubrimiento por La Roche.

Lo que está debidamente probado es que las Georgias fueron avistadas por el navío español "León" el 28 ó 29 de junio de 1756.

En el Museo Naval de Madrid existe un documento que es la relación del piloto Henrique de Cormer, natural de Saint Maló, que era el piloto de la nave "León", el cual hace una descripción que coincide exactamente con lo que dice Sir Duclón Guyot que iba en ese barco como pasajero; pero que además da datos científicos geográficos mucho más precisos que concuerdan exactamente con los que tiene la isla San Pedro.

La isla San Pedro se llama así porque el 29 de junio era el día de San Pedro. El piloto dice que el viernes 28 vieron una masa de tierra, pero que después se produjo, como en esa zona es muy frecuente, una niebla que no los dejó comprobar hasta el día siguiente que efectivamente habían visto tierra.

En 1775 el gran navegante inglés James Cook redescubre las islas, pero reconoce que anteriormente lo habían hecho los españoles del navío "León", que habían llamado San Pedro a la isla principal.

Posteriormente la isla San Pedro se convierte en el centro de la caza de cetáceos. Las ballenas que tenemos en nuestras aguas australes, son casi las mismas que había en el norte; cuando se acabaron allí, los balleneros vinieron a nuestras aguas y también prácticamente las exterminaron y de esa riqueza tampoco la Argentina ha tenido mayor provecho.

En 1904, en la isla San Pedro, en una bahía que se llama Cumberland, se estableció la primera factoría ballenera. Pertenece a la Compañía Argentina de Pesca, establecida bajo leyes de nuestro país. El gerente de esa compañía, gran ballenero y uno de los lobos de mar más extraordinarios de todos los tiempos, era Carlos S. Larsen. Era el mismo que visitó en 1892 el Mar de Weddell y había encontrado ballenas, fósiles, etc. Volvió posteriormente con la expedición antártica sueca de 1901, aquella del "Antartic", que él comandaba y en la cual participó nuestro Alférez Sobral.

En 1904, en Georgias del Sur se estableció la primera factoría ballenera, y era argentina y con capitales argentinos. El presidente de la compañía era un señor Pedro Christophersen, casado con una argentina, nieta del General Alvear. Ernesto Tornquist, argentino, fue uno de los principales accionistas y posteriormente fue también presidente de la compañía.

Esta compañía llegó a San Pedro con tres naves, dos veleros y un ballenero a vapor, el 16 de noviembre de 1904, fecha que todos los argentinos deberíamos conocer.

A 135 millas (250 km.) al oeste de las Georgias del Sur, se hallan unos islotes rocosos, que tienen su historia, y pequeñas o no, abruptas o de difícil desembarco, son argentinas y debemos tenerlas en cuenta. Son las rocas Cormorán y Negra, pequeños picachos de difícil avistaje en esa zona tormentosa y de frecuente baja visibilidad.

Las Cormorán son cuatro rocas, la mayor de las cuales se eleva 70 metros sobre la superficie del mar.

La roca Negra está situada a diez millas al S.E. de las Cormorán y sólo se eleva a tres metros sobre el nivel del mar, a su vez y cerca de ella existe otra roca a flor de agua, situada al este.

Las islas fueron avistadas en 1762 por primera vez por la nave

"Aurora", mercante español que regresaba a la península desde Lima. Desde entonces se las llamó Islas Aurora.

También en las Georgias del Sur, la Marina Argentina estuvo en 1905 con el "Guardia Nacional", en 1908, 1909, 1910, 1911, 1915, 1917, 1918, 1919 con nuestra famosa Corbeta "Uruguay" y en 1923 y 1924 de nuevo con el "Guardia Nacional". Iban con su bandera de guerra, desembarcaban víveres y combustibles para la Compañía Argentina de Pesca o a veces paraban allí y mandaban la dotación a Orcadas en balleneras alquiladas.

LAS ISLAS SANDWICH DEL SUR

DESCRIPCION GENERAL

Son islas argentinas situadas dentro de la convergencia antártica y fuera del sector antártico argentino. Son las islas argentinas más orientales, situadas a unos 2.250 km. de la isla de los Estados, pero más al sur. De Buenos Aires distan 3.850 km. y del Polo Sur 2.250 km. Todas estas medidas son aproximadas, pues son unas islas pequeñas que forman un arco convexo hacia el Este, extendido de Norte a Sur, por 187 millas y su latitud media corresponde a 58° S.

Las islas se llaman Zavodovski, Leskov, Visokoi, Candelaria, Vindicación, Saunders, Jorge, Blanco y un pequeño archipiélago, Tule del Sur, compuesto por tres islas llamadas: Cook, Bellingshausen y Morell.

Desde Candelaria a las Tule, las islas fueron descubiertas por James Cook en 1775, pero éste no las creyó islas a la mayoría, sino cabos de una tierra antártica de la que sobresalían. Las llamó las últimas Tule, por considerarlas como el confín de las tierras a las que el hombre podía acercarse.

Recién en 1820 fueron descubiertas las tres islas del norte, por una expedición rusa al mando del entonces Capitán de Navío Tadeus Bellingshausen. De allí esos nombres de Zavodovski y Leskov, que eran dos oficiales de la expedición y Visokoi, que significa Alta.

Si bien sus temperaturas no son demasiado extremas, pues oscilan sobre una media de cero grado, están sin embargo azota-

das por fuertes temporales. Sólo cada cinco o seis días hay alguno de buen tiempo, en que brilla débil el sol.

Son islas de origen volcánico y algunas de ellas, como Zavodovski, tienen actividad permanente y los temblores y sacudones sísmicos son muy frecuentes.

Loberos y balleneros ingleses, norteamericanos y noruegos cumplieron una dilatada labor por sus alrededores. Existen en las islas lobos, leopardos y elefantes marinos y focas de Weddell como así numerosos pingüinos. La vegetación es misérrima y consiste en líquenes y musgos. Vientos, brumas, nieve, lloviznas, y en invierno completamente rodeadas de hielo del pack que se extiende desde el mar de Weddell, completan el panorama realmente dantesco de las islas Sandwich del Sur.

La presencia argentina en la zona se hizo presente a través de la Armada Argentina que a partir de 1950 intensificó sus estudios y conocimiento de las islas.

En 1951/52, durante la campaña antártica anual las islas fueron relevadas por las fragatas A.R.A. "Hércules" y "Sarandí" y posteriormente, en las campañas navales antárticas de los años 1954/55, 1955/56, 1957/58 y 1958/59 se cumplieron trabajos hidrográficos y se hicieron observaciones científicas.

En enero de 1956 el entonces Guardiamarina Ricardo Herme-lo fue desembarcado, conjuntamente con los radioperadores civiles Manuel Ahumada y Juan Villafañe, y en el refugio Naval Elizalde permanecieron varios días cumpliendo una labor científica y de comunicaciones, pero debido a una erupción volcánica en la zona debieron ser evacuados.

Ultimamente en la península Hewison, una saliente formada por lava y rocas de la isla Morell, la Armada Argentina instaló en 1977 una estación científica que se denomina "Corbeta Uruguay".

Durante cuatro meses, a partir de noviembre de 1976, se realizaron los trabajos en la península Hewison y los hombres de la Armada Argentina debieron soportar el mal tiempo y vencer grandes dificultades que ofrecía el terreno. La estación fue inaugurada oficialmente el 18 de marzo de 1977.

Consta esta estación de tres partes fundamentales: la casa principal que sirve de alojamiento; la de emergencia y entre ambas, la casa de servicios.

Su misión es científica y recoge información meteorológica, geológica, de fauna y flora, magnetismo, estado de los hielos, heliografía, etcétera.

LISTA DE AUTORIDADES ESPAÑOLAS DE LAS ISLAS MALVINAS

1. Capitán de navío D. Felipe Ruiz Fuente, del 2 de abril de 1767 al 23 de enero de 1773.
2. Capitán de infantería D. Domingo Chauri, del Regimiento Fijo de Buenos Aires, del 23 de enero de 1773 al 5 de enero de 1774.
3. Capitán de fragata D. Franciseo Gil de Lemos y Taboada, del 5 de enero de 1774 al 19 de febrero de 1777. Este gobernador fue ascendido a capitán de navío con fecha 17 de febrero de 1776, así que tuvo ese grado el último año de su gobierno.
4. Teniente de navío D. Ramón de Carassa y Souza, del 19 de febrero de 1777 al 22 de noviembre de 1779.
5. Teniente de navío D. Salvador de Medina y Juan, del 22 de noviembre de 1779 al 26 de febrero de 1781.
6. Teniente de fragata D. Jacinto Mariano del Carmen Altolaquirre, del 26 de febrero de 1781 al 19 de abril de 1783.
7. Capitán de navío D. Fulgencio D. Montemayor, del 19 de abril de 1783 al 28 de junio de 1784. Este gobernador durante todo su gobierno no supo que había sido ascendido a capitán de navío desde el 21 de diciembre de 1782. Por eso figura en algunos textos como capitán de fragata.
8. Teniente de navío D. Agustín de Figueroa, desde el 28 de junio de 1784 hasta el 15 de mayo de 1785.
9. Capitán de fragata D. Ramón de Clairac y Villalonga, desde el 15 de mayo de 1785 al 25 de mayo de 1786.
10. Teniente de navío D. Pedro de Mesa y Castro, del 25 de mayo de 1786 al 15 de marzo de 1787.
11. Capitán de fragata D. Ramón de Clairac y Villalonga, desde el 15 de mayo de 1787 al 10 de abril de 1788.
12. Teniente de navío D. Pedro de Mesa y Castro, desde el 10 de abril de 1788 al 16 de mayo de 1789.
13. Capitán de fragata D. Ramón de Clairac y Villalonga, del 16 de mayo de 1789 al 30 de junio de 1790. Este jefe había ascendido a capitán de navío en octubre de 1789; así terminó con ese grado su gobernación de Malvinas.
14. Teniente de navío D. Juan José de Elizalde y Ustariz, desde el 30 de junio de 1790 al 19 de marzo de 1791.
15. Capitán de fragata D. Pedro Pablo Sanguineto, desde el 19 de marzo de 1791 al 19 de marzo de 1792.

16. Teniente de navío D. Juan José de Elizalde y Ustariz, desde el 19 de marzo de 1792 al 19 de febrero de 1793.
17. Capitán de fragata D. Pedro Pablo Sanguineto, desde el 19 de febrero de 1793 hasta los primeros días de abril de 1794.
18. Teniente de navío D. José de Aldana y Ortega, desde los primeros días de abril de 1794 al 15 de junio de 1795.
19. Capitán de fragata D. Pedro Pablo Sanguineto, desde el 15 de junio de 1795 al 15 de marzo de 1796.
20. Teniente de navío José de Aldana y Ortega, desde el 15 de marzo de 1796 al 20 de febrero de 1797. Este jefe ascendió a capitán de fragata el 27 de agosto de 1796 y terminó con ese grado este período de gobierno.
21. Teniente de navío D. Luis de Medina y Torres, desde el 20 de febrero de 1797 hasta el 17 de marzo de 1798.
22. Capitán de fragata graduado D. Francisco Xavier de Viana y Alzabar, desde el 17 de marzo de 1798 a los primeros días de abril de 1799.
23. Capitán de fragata D. Luis de Medina y Torres, desde los primeros días de abril de 1799 hasta el 15 de marzo de 1800.
24. Capitán de fragata graduado D. Francisco Xavier de Viana y Alzabar, desde el 15 de marzo de 1800 hasta el 31 de marzo de 1801.
25. Teniente de navío D. Ramón Fernández y Villegas, desde el 31 de marzo de 1801 al 31 de marzo de 1802.
26. Teniente de navío D. Bernardo de Bonavía, desde el 17 de marzo de 1802 al 21 de julio de 1803.
27. Teniente de navío D. Antonio Leal de Ibarra y Oxinando, desde el 21 de julio de 1803 al 21 de mayo de 1804.
28. Capitán de fragata D. Bernardo de Bonavía, desde el 15 de mayo de 1804 hasta el 21 de marzo de 1805.
29. Teniente de navío Antonio Leal de Ibarra y Oxinando, desde el 21 de marzo de 1805 hasta el 20 de marzo de 1806.
30. Capitán de fragata D. Bernardo de Bonavía, desde el 20 de marzo de 1806 hasta fines de agosto de 1808.
31. Primer piloto particular D. Gerardo Bordas, desde fines de agosto de 1808 a fines de enero de 1810.
32. Segundo piloto de número de la Real Armada D. Pablo Guillén Martínez, desde fines de enero de 1810 al 13 de febrero de 1811.

Todos los gobernadores pertenecían a la Real Armada Española, excepto D. Domingo Chauri y el anteúltimo, D. Gerardo Bordas, que era primer piloto particular, aunque poco después de dejar la gobernación de Malvinas fue alférez de fragata de la Real Armada.

LISTA DE AUTORIDADES ARGENTINAS DE LAS ISLAS MALVINAS

COMANDANTES MILITARES

Del 6 - XI - 1820 hasta fines de abril de 1821.	Coronel de Marina David Jewett
De mayo de 1821 o principios de junio de 1821.	Teniente Coronel Guillermo Mason
Del 2 - 2 - 1824 hasta agosto de 1824.	Capitán de Milicias Pablo Areguati

GOBERNADORES POLITICOS Y MILITARES

Del 10 - VI - 1829 hasta el 10 - IX - 1832.	Luis Vernet
Del 10 - IX - 1832 al 30 - IX - 1832.	Mayor Graduado Francisco Mestivier
30 - XII - 1832 al 3 - I - 1833.	Teniente Coronel de Marina José María Pinedo
3 - I - 1833 al 26 - VIII - 1833.	Juan Simón (Interino)

LISTA DE AUTORIDADES INGLESAS DE LAS ISLAS MALVINAS

I - COMANDANTES NAVALES DE PUERTO EGMONT

8 - I - 1766 a enero 1767.	Capitán John Macbride
Enero 1767 a mayo 1770.	Capitán Anthony Munt
Mayo 1770 al 10 - VI - 1770.	Capitán George Farmer
16 - IX - 1771 hasta fines de setiembre de 1771.	Capitán John Stott
Fines setiembre 1771 a marzo 1773.	Capitán John Burr
Marzo 1773 al 20 - V - 1774.	Teniente Samuel Wittewrong Clayton

II - OFICIALES NAVALES A CARGO DE LAS ISLAS MALVINAS

1834 - 1838	Teniente de la Armada Henry Smith
1838 - 1839	Teniente de la Armada Robert Lowcay
1839 - 1841	Teniente de la Armada John Tyssen

III - GOBERNADORES Y COMANDANTES EN JEFE

1842 - 1848	Teniente Richard Clement Moody
1848 - 1855	George Rennie
1855 - 1862	Capitán Thomas Edward Laus More
1862 - 1866	Capitán G. Mackenzie
1866 - 1870	William Cleaver F. Robinson
1870 - 1876	Coronel George A. K. D'Arcy
1876 - 1878	T. F. Callaghan
15 - V - 1878 al 20 - XII - 1878	A. Bailey (interinamente)
1878 - 1880	T. F. Callaghan
6 - IV - 1880 al 24 - XI - 1880	Capitán R. C. Packe (interinamente)
1880 - 1886	Thomas Kerr
3 - III - 1886 al 16 - XII - 1886	Arthur Cecil - S. Barkley (interinam.)
1886 - 1889	Thomas Kerr
31 - VII - 1889 al 19 - II - 1890	E. P. Brooks (interinamente)
1890 - 1891	Thomas Kerr
28 - III - 1891 al 13 - IV - 1891	F. S. Sanguinetti (interinamente)
1891 - 1893	Sir Roger Tucker Goldsworthy
13 - III - 1893 al 14 - X - 1893	Sir. George Merville (interinamente)
1893 - 1894	Sir Roger Tucker Goldsworthy
18 - VII - 1894 al 4 - XI - 1894	T. A. Thompson (interinamente)
1894 - 1897	Sir Roger Tucker Goldsworthy
17 - IV - 1897 al 20 - X - 1897	F. Craigie - Halkett (interinamente)
1897 - 1902	Sir William Grey - Wilson
1 - V - 1902 al 1 - XI - 1902	W. Hart - Bennett (interinamente)
1902 - 1904	Sir William Grey - Wilson
22 - VI - 1904 al 1 - IX - 1904	W. Hart - Bennett (interinamente)
1904 - 1907	Sir William L. Allardyce
24 - IV - 1907 al 25 - IX - 1907	H. E. W. Grant (interinamente)
1907 - 1909	Sir William L. Allardyce
29 - XII - 1909 al 15 - XII - 1910	T. A. V. Best (interinamente)
1910 - 1913	Sir William L. Allardyce
21 - VIII - 1913 al 30 - IV - 1914	Capitán Quyle Dickson (interinamente)
1914 - 1915	Sir William L. Allardyce
2 - IV - 1915 al 15 - V - 1915	C. F. Condell (interinamente)
1915 - 1919	Sir Douglas Young
1919 - 1920	Tte. Coronel T. R. St. Johnston (interinamente)
1920 - 1927	Sir John Middleton
1927 - 1931	Sir Arnold Hodson
1931 - 1935	Sir James O'Grady

1935 - 1941
1941 - 1946
1946 - 1954
1954 - 1957
1957 - 1964
1964 - 1971
1971 - 1975
1975 - 1976
1977 - 1980
1980

Sir Herbert Henniker - Heaton
Sir Allan Cardinall
Sir Miles Clifford
Sir Rayhor Arthur
Sir Edwin Arrowsmith
Sir Cosmo Haskard
Gordon Lewis
Neville Franch
James Parker
Richard Masterson Hunt

Nota: Algunas fechas son aproximadas.

BIBLIOGRAFIA

- Academia Nacional de la Historia.* — Catálogo de la Exposición Histórica de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.
- Academia Nacional de la Historia.* — Los derechos argentinos sobre las Islas Malvinas. Buenos Aires, 1964.
- Academia Nacional de la Historia.* — El episodio ocurrido en Puerto Soledad en Malvinas el 26 de agosto de 1833. Buenos Aires, 1967.
- Arce, José.* — Las Malvinas. 2ª ed. Madrid, 1968.
- Basilico, Ernesto.* — La Armada del Obispo de Plascencia y el descubrimiento de Malvinas. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1967.
- Basilico, Ernesto.* — Las Islas Malvinas y las Islas Sanson en el islarío general de Alonso de Santa Cruz. Buenos Aires, Boletín del Centro Naval, vol. LXXXIII, Nº 664, julio-setiembre 1965.
- Borello, Angel V.* — Islas Malvinas, Fs. 755 a 777 en Geología Regional Argentina. Córdoba, Editor Armando Flaeringa, 1972.
- Boyson, V. F.* — The Falkland Islands with notes on the natural history by Rupert Valentín. Oxford University, Clarendon Press, 1924.
- Caillet Bois, Ricardo.* — La controversia de Nootka Sound y el Río de la Plata. Buenos Aires, Revista de Humanidades. Tomo XX, ps. 341-374, Coni, 1929.
- Caillet Bois, Ricardo.* — Una tierra argentina: las Islas Malvinas. Buenos Aires, Editorial Peuser, 1952, 2ª ed.
- Colección de documentos relativos a la historia de las Malvinas. Compilado bajo la dirección de Ricardo Caillet Bois. Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, 1961. 2 vol.
- Daus, Federico A.* — Reseña geográfica de las Islas Malvinas. Buenos Aires, Imprenta de la Universidad, 1955.
- Destéfani, Laurio H.* — La evacuación española de las Malvinas. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia. Investigaciones y Ensayos Nº 4, 1968, ps. 269-291.

342.3 (824)
(829) 342.3

Documentos del Archivo General de la Nación y del Museo Naval de Madrid del Archivo de la Marina española Don Alvaro de Bazán. Viso del Marqués y varios del Archivo de Vernet facilitados por sus familiares y por el Señor Antonio Monzón al autor.

Falkland Island Colonial Report. Londres, Her Majesty Stationary office, 1954.

Fitte, Ernesto. — Crónicas del Atlántico Sur. Buenos Aires, Emecé, 1974.

Fitte, Ernesto. — Cronología marítima de las Islas Malvinas. Buenos Aires, 1968.

Fitte, Ernesto. — La agresión norteamericana a las Islas Malvinas. Buenos Aires, 1966.

Fitte, Ernesto. — La Junta de Mayo y su autoridad sobre las Malvinas, Buenos Aires. Separata de la Revista Historia Nº 46/67, 1967.

Fitte, Ernesto. — Las Malvinas después de la usurpación. Separata de la Revista Historia Nº 48/67.

Goebel, Julius. — La pugna por las Islas Malvinas. Versión inglesa, Oxford, 1924. Versión castellana, Buenos Aires, Servicio de Informaciones Navales del Ministerio de Marina, 1950.

Gómez Langenheim, A. — Elementos para la historia de nuestras Islas Malvinas. Buenos Aires, El Ateneo, 1939. 2 tomos.

Groussac, Paul. — Las Islas Malvinas. Buenos Aires, 1936.

Hidalgo Nieto, Manuel. — La cuestión de las Malvinas. Madrid, Consejo de Investigaciones Científicas. Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo. Madrid, 1947.

Jepper, J. M. A. Ph/D. — The metereology of the Falkland Islands and dependencies, 1944-1950, Londres. Publicado por The Falkland Island Dependencies, 1954.

Melli, Oscar Ricardo. — Colonización argentina de las Islas Malvinas, Nuestra Historia, 4 de enero de 1969, ps. 195-204.

Montarce Lastra, Antonio. — Redención de la soberanía; las Malvinas y el diario de Doña María Sáez de Vernet. Buenos Aires, Padilla, 1946.

Parker Snow, W. A. — Two years cruise off Tierra del Fuego, The Falkland Islands, Patagonia and the River Plate. London, 1857.

Pereyra, Ezequiel Federico. — Las Islas Malvinas; soberanía argentina. Antecedentes. Buenos Aires, E.C.A., Secretaría de Estado de Cultura y Educación, 1969.

Riggs, E. — Geología y geografía de las Islas Malvinas, en Soberanía Argentina en el Archipiélago de las Malvinas y en la Antártida. Universidad Nacional de La Plata, 1961, ps. 41-61.

Servicio de Hidrografía Naval, Derrotero Argentino, Parte III. Tomo II. Archipiélago Fueguino. Islas Malvinas. Buenos Aires, 1962, 3ª ed.

Torre Revello, José. — Bibliografía de las Islas Malvinas. Buenos Aires, 1913.

SINTESIS DE LA GEOGRAFIA Y LA HISTORIA
DE LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS
Y SANDWICH DEL SUR

Impreso en los Talleres Gráficos del Ministerio
de Educación, Directorio 1801, Buenos Aires,
República Argentina