

DESCUBRIMIENTO Y OCUPACIÓN DE LAS ISLAS MALVINAS

Licenciada Ana María Musicó Aschiero

Resumen: Se describen las exploraciones españolas y portuguesas en la región malvinense a partir del siglo XVI y las incursiones de otros países europeos en la misma, atraídos por su importancia geopolítica y económica. Se considera las características de las instalaciones francesa e inglesa en la zona y la reacción española ante esos hechos, realizándose un detallado análisis acerca del tema del descubrimiento del archipiélago, en el que luego de considerar fuentes documentales y estudios realizados por numerosos científicos de diversas especialidades basados en la misma, se concluye que conforme a la geografía, la historia y el derecho, las Islas Malvinas son Argentinas.

Palabras clave: Descubrimiento, ocupación, incursión, expedición, derrotero, avistamiento, desembarco.

Introducción

En la Europa del siglo XVI el conocimiento de la geografía americana estaba basado principalmente en las observaciones de exploradores y navegantes patrocinados por España y Portugal, las que fueron interpretadas y delineadas por los cosmógrafos oficiales de las coronas españolas y portuguesas del nuevo imperio ultramarino.(1)

Las islas que integran el archipiélago de Malvinas, alrededor de doscientas, están ubicadas a 480 millas al noreste del Cabo de Hornos, sobre el paralelo de 52 grados de latitud y ocupan aproximadamente 4.700 millas cuadradas de terreno.

Desde finales del siglo XV esa zona había sido surcada por numerosos navegantes extranjeros motivados por objetivos que, con las variantes propias de cada época, subsisten en la actualidad: estratégicos, alimenticios y relativos a las fuentes de energía.

A principios del siglo XIX se produjo una depredación de la riqueza piscícola del Atlántico Sur con la abusiva caza de ballenas, focas, elefantes y lobos marinos de los que se extraía aceite para la iluminación de los países europeos y de América del Norte.

El tema relacionado con los supuestos descubridores de las Malvinas abarca prácticamente todo el siglo XVI y siempre ha sido complejo de abordar. Como bien señala el historiador naval Laurio Destéfani, no es fácil desentrañar la verdad, cuando se necesita una larga práctica tanto en navegación como en la cartografía de la época y se requiere un conocimiento especializado de varias disciplinas y materias relacionadas con la historia marítima. Muchas veces resulta muy difícil seguir los razonamientos de apasionados polemistas que, junto a verdades o verdades a medias, agregan deducciones a veces muy discutibles, que en muchos casos se apartan del rigor científico. (2)

A lo largo de los últimos años se han elaborado numerosas teorías y estudios relacionados con este descubrimiento, siendo los principales los que examinamos a continuación.

Américo Vespucio

Algunos autores entre ellos el Capitán de Fragata Héctor Ratto, atribuyen el primer avistamiento al Florentino Américo Vespucio en el viaje que inició en 1501 patrocinado por el rey Manuel I de Portugal. En una carta-relación fechada en Lisboa el 4 de septiembre de 1504, Vespucio expresó que el 7 de abril de 1502 hallándose en el Atlántico Sur en medio de una fuerte tormenta había avistado con sus naves una nueva tierra.

Según Destéfani, las determinaciones geográficas de la carta de Vespucio son muy imprecisas lo que hace imposible una estimación exacta de su itinerario. En ellas menciona una costa brava sin ningún tipo de puerto durante 20 leguas y un frío intenso a principios de abril, pero ambos hechos no concuerdan con la realidad de Malvinas. Tras los resultados de los minuciosos y exhaustivos estudios del vicealmirante argentino Ernesto Basílico, del capitán de corbeta español Roberto Barreiro, y del Capitán de Mar y Guerra Justo Guedes de Brasil, Destéfani concluye que Vespucio no llegó a alcanzar los 50° S. sobre nuestra costa patagónica. (3)

Sebaldo de Weert

Otro grupo de estudiosos estimó que el primer avistador de las Malvinas fue el capitán holandés Sebaldo de Weert, comandante de la Geloof, una de las cinco naves integrantes de una expedición que había partido de Holanda en 1598. Al llegar a la zona del estrecho de Magallanes una fuerte tormenta dispersó al grupo, por lo que De Weert decidió regresar con su embarcación a Europa. Durante esa travesía, el 24 de enero de 1600 avistó tres islas de las que exploró detenidamente sus contornos y bautizó Sebalinas.

De Weert no intentó desembarcar pues su nave había perdido todos sus botes en la borrasca. De regreso en Holanda publicó un bosquejo de las islas, situadas sobre la latitud 50° 40' S y a 70 leguas de la costa, que se corresponden con el archipiélago malvinense; pero si bien esta cartografía confirma la veracidad del avistaje, no significa que los tripulantes de la Geloof fueran los primeros que vieron las islas.

La armada de Plasencia

El obispo de Plasencia, Gutierre de Vargas Carvajal costeó una expedición puesta al mando de Francisco de Ribera, que en agosto de 1539 zarpó de Sevilla con el objeto de colonizar la zona contigua al estrecho descubierto en 1520 por Magallanes. El 12 de enero de 1540 las tres naves anclaron en las proximidades del Cabo Vírgenes, punto más austral de la costa atlántica del área continental de América.

A causa de una tempestad una de las embarcaciones se estrelló en las costas del estrecho, otra logró cruzarlo y arribó al puerto de Arequipa en Perú y la tercera fue víctima de los vendavales y arrojada hacia el Atlántico. Rota su ancla, navegó hasta que el 4 de febrero avistó dos pequeñas islas que por condiciones de posición y situación han sido identificadas por el historiador norteamericano Julius Goebel y por el vicealmirante Basílico como las actuales Malvinas. En una gran bahía a la que llamaron de las Zorras, invernaron durante 10 meses, lo que implica la toma de posesión de las islas. Finalmente zarparon de regreso a España el 3 de diciembre de 1540.

Se conservan fragmentos del diario de navegación de esta nave, aunque por ignorarse su nombre y el de su capitán Goebel la denominó Incógnita. Al vicealmirante Basílico le corresponde el mérito de haber reconstruido el derrotero de la embarcación y de haber demostrado que el puerto donde se detuvo durante diez meses se encuentra en la actual isla Gran Malvina. (4)

Dicha bitácora expresa que se avistó la tierra de ocho o nueve islas, las que figuraban en una carta náutica que obraba en poder de los tripulantes, en la que se observaba asimismo la existencia de canales navegables.

Además de manifestar que contaban con cartas previas, lo que confirma una presencia anterior de marinos en las islas, la bitácora proporciona una semblanza notablemente aproximada de las mismas. Entre otras cosas describe con precisión un pasto de uno o dos metros de altura que coincide con el tussock malvinense, explotado comercialmente en la actualidad por los habitantes del archipiélago.

Si bien este testimonio no arroja dudas acerca del avistamiento, desembarco y asentamiento temporario en Malvinas por parte de los miembros de esta expedición, existen otras evidencias que demuestran que veinte años antes ya habían sido divisadas por una expedición española.

El viaje de Magallanes

En 1519 el rey Carlos I de España designó al portugués Hernando de Magallanes capitán de una flota destinada a encontrar una ruta a las Molucas a través del Atlántico Sur. El 20 de septiembre zarpó de Sanlúcar de Barrameda con 5 naves: Trinidad, San Antonio, Concepción, Victoria y Santiago. Magallanes incorporó a la empresa al cartógrafo sevillano Andrés de San Martín y lo designó piloto de la nave principal.

El 31 de marzo de 1520 los buques recalaron en una gran bahía que fue llamada San Julián, situada en la actual provincia de Santa Cruz. Allí invernarón por espacio de cinco meses, en los que las naves realizaron breves exploraciones y San Martín estuvo ocupado en el cálculo de tablas náuticas y en la determinación de la longitud geográfica y la latitud del puerto.

Durante la estadía en San Julián, la Santiago naufragó y los capitanes de las restantes generaron diversos motines. Juan de Cartagena fue reemplazado en el mando de la San Antonio por Álvaro de Mesquita, primo de Magallanes.

El 21 de octubre de 1520 se produjo el descubrimiento de un cabo al que Magallanes bautizó como “de las Once mil Vírgenes”, y las naves fondearon en la actual bahía Posesión. Luego de efectuar tareas de reconocimiento en la entrada del cabo, el 1 de noviembre penetraron en un estrecho al que Magallanes llamó de Todos los Santos, en honor al día en que la iglesia católica celebra dicha festividad.

Fue en esos momentos que Esteban Gómez, piloto de la San Antonio, se sublevó y luego de deponer a Mesquita tomó el mando de la nave, a la que hizo virar el curso para salir del canal principal y tomar rumbo a España. Al ser ésta la embarcación más grande y mejor

aprovisionada de la flota, su desertión provocó graves perjuicios en la travesía por el Pacífico.(5)

El Capitán Ratto supuso que Gómez se encaminó hacia el Cabo de Buena Esperanza y descubrió las Malvinas en dos o tres singladuras. Destéfani señaló la inexactitud de esa afirmación, ya que en el sumario que se le instruyó a Gómez con motivo de su desertión, (que es ampliamente conocido), y en las declaraciones tomadas a los 24 tripulantes durante el juicio, se demuestra que no navegaron por esa ruta sino que pusieron proa directamente hacia la africana Costa de Oro, camino más corto para retornar a España, pasando muy lejos de las Malvinas como para avistarlas. (6)

Por otra parte, en caso de haber descubierto algún territorio durante sus singladuras, lo habrían denunciado para mejorar su situación en el proceso. (7)

Destéfani opina asimismo que aunque Gómez no descubriera las islas en su viaje de regreso a España, es muy probable que conociera su existencia si antes de su desertión hubieran sido avistadas por alguna de las naves enviadas por Magallanes en misión exploratoria y pudo haber sido el primero en dar noticias del hecho. (8)

La ausencia de referencias precisas en las bitácoras de la expedición magallánica arrojaron dudas acerca de su avistamiento de las islas, pero las últimas investigaciones iniciadas por Hervé y Laguarda Trías, que examinaremos más adelante, clarificaron la cuestión.

Pretensiones inglesas sobre las colonias españolas

Desde fines del siglo XVI Inglaterra había comenzado su expansión oceánica con la fundación de sus primeras colonias en América del Norte, y pronto ambicionó apoderarse de las posesiones españolas ultramarinas, por lo que decidió hostigar a España en su propio territorio recurriendo al accionar de piratas y corsarios, ya que su poder marítimo se hallaba aún en estado embrionario.

En 1589 Francis Drake atacó La Coruña y otros puertos del Cantábrico, y saqueó a Cádiz durante dos semanas. Esta ofensiva continuó hasta 1604 y su exitoso resultado posibilitó el paulatino ascenso de Inglaterra a potencia marítima comercial, a la vez que fue el punto de partida de la decadencia naval de los españoles, lo que sumado a la sublevación de los Países Bajos, iniciada veinte años antes y que culminara con la independencia de Holanda, precipitó la quiebra de la hegemonía y el poder hispanos en el contexto de las naciones europeas.

Esto se reflejó en un notable debilitamiento de las defensas de los dominios españoles de ultramar, al tiempo que permitió la apertura de las rutas ultramarinas a Inglaterra y Holanda.

La insularidad, que tanto influye en la formación de un pueblo marineramente y en su vocación expansionista, había hecho tomar conciencia a los ingleses de la necesidad de contar con un fuerte poderío marítimo tanto a través de una eficiente armada de guerra como de una adecuada flota mercante.

La disimulada o franca asociación del estado inglés con grandes armadores navieros, con sociedades mercantiles o aún con simples agrupaciones organizadas para emprender una empresa particular, permitió que el tonelaje de la flota mercante inglesa se convirtiera en el mayor de toda Europa.

La persistente actividad de los corsarios llevó a los ingleses a afirmar que John Davis, desertor, con la nave *Desiré* de la expedición de Thomas Cavendish, descubrió las islas Malvinas el 14 de agosto de 1592

Esta pretensión carece de sustento por varios motivos: La crónica del viaje hecha por John Jane, tripulante de dicha nave, fue publicada recién en 1600 y presenta una analogía muy grande con ciertos párrafos del *Islario* de Alonso de Santa Cruz aparecido 59 años antes, por lo que bien podría tratarse de una copia.

Por otra parte, existen errores de ubicación y descripción de las islas que no resisten el menor análisis, ya que Davies no describió las coordenadas del presunto hallazgo, no acompañó ninguna descripción de las tierras avistadas y solamente ubicó a las islas en relación a la costa y al estrecho de Magallanes. Su posicionamiento es erróneo y conduce a océano abierto, además de una serie de errores en cuestiones técnicas enumerados por Destefani. (9)

El investigador José Arce afirma que “aun cuando Davies hubiera visto alguna tierra no conocida entre la bruma en un día de tormenta, tal visión a distancia no constituye, ni con mucho, un verdadero descubrimiento ni cumple con las más elementales exigencias de las costumbres o leyes de la época”. (10).

Otra hipótesis británica expresa que el Capitán Richard Hawkins al mando de la nave *Dainty* descubrió las Malvinas a principios de febrero de 1594, es decir 74 años después de las naves españolas de Magallanes y 54 años después de las naves del obispo de Plasencia.

Su relato llamado *Observaciones* se publicó 22 años después de su viaje y varios estudiosos ingleses lo desestimaron rotundamente, entre ellos los historiadores N. Burney y J. Chambers. (11) Este último interpreta que el corsario confundió las costas de la Patagonia continental septentrional tomándolas por las de grandes islas. En efecto, Hawkins describe erróneamente al archipiélago como una llanura de buen aspecto, de clima templado y afirma falsamente que estaba habitado. Además lo situó a 60 leguas de la costa y aproximadamente a los 48° de latitud sur, mucho más al norte de la ubicación real. Según Destéfani la descripción que hace Hawkins de las islas es fantasiosa e inexacta. (12)

Además de estos testimonios, no debemos olvidar que ni Davies, desertor de la expedición de Cavendish, ni Hawkins tenían cartas-patentes del gobierno inglés. Como bien señala Arce “Eran simples corsarios o piratas, según las circunstancias, cuya actividad se reducía a saquear las poblaciones de las costas y a apoderarse -lo miso en tiempo de guerra que en tiempo de paz- de los galeones españoles que navegaban entre los puertos de América y Cádiz.” (13)

Otra irrupción inglesa aconteció en octubre de 1689, cuando John Strong partió al mando de la nave Welfare con destino a los puertos chilenos y peruanos del Pacífico, con los que pretendía comerciar.

El 27 de enero de 1690 durante una tormenta fue empujado por los vientos y alcanzó las Malvinas. Navegó por el estrecho que separa a las dos islas principales, al que llamó Falkland Sound en homenaje a Anthony Cary, quinto vizconde de Falkland, comisionado del almirantazgo británico que había financiado su viaje, y al día siguiente desembarcó para aprovisionarse de focas y pingüinos retirándose poco después. Este nombre fue aplicado posteriormente por Mac Bride a todo el archipiélago.

Si bien esta operación constituyó el primer desembarco de los ingleses en las islas, como no hubo toma de posesión formal, reclamación de títulos ni ocupación, Goebel considera que no tuvo consecuencia legal alguna. El historiador sueco Thomas Gustafson señala que en los siguientes setenta y seis años no hubo ocupación inglesa permanente de las islas y coincide con Goebel en que la expedición de Strong no acarreó ventajas legales para Inglaterra.

Un interesante testimonio de las ambiciones inglesas de esa época lo constituye un curioso libro escrito en 1711 y publicado en 1739 con el título de “Una propuesta para humillar a España”. Se desconoce el nombre de su autor, puesto que el editor de la obra se limitó a expresar que se trataba de “una persona de distinción”. El mismo contiene el primero y más sorprendente anticipo de la política británica con respecto al Río de la Plata.

La visión del desconocido autor es aguda y certera, ya que inserta en su libro consejos que revelan un notable conocimiento de la economía política y de la ciencia militar de la época, junto con una vasta información marinera y algunas sorprendentes ideas de estadista moderno, como así también un cierto disfrazado espíritu de piratería.

Poco después el Almirantazgo inglés planeó una serie de expediciones que se lanzaron al mar bajo pretextos científicos o exploratorios, pero encubriendo sus verdaderos objetivos: obtener información geográfica precisa, efectuar relevamientos cartográficos, ejercer su presencia y hacer flamear el pabellón inglés en tierras dominadas por otras naciones. El viaje de George Anson, que entre 1740 y 1745 circunnavegó el planeta, puso oficialmente de manifiesto para la corona británica la existencia de las hasta entonces deshabitadas islas Malvinas, las que se convirtieron entonces en su objetivo prioritario de apropiación.

Estas aspiraciones se vieron favorecidas por la falta de visión geopolítica de los Borbones españoles, quienes al no ocuparse de fortalecer debidamente sus posesiones más australes, facilitaron a los ingleses la prosecución de los propósitos que constituyeron los fundamentos de su política exterior a lo largo de los siglos: conquistar puntos estratégicos que le asegurasen el predominio universal.

La fundación de Puerto Egmont

Consecuentes con esta política, los ingleses enviaron hacia las Malvinas una expedición clandestina, falsamente rotulada como “viaje a las Indias orientales” al mando del comodoro John Byron, quien siendo teniente de navío integrara la flota de Anson.

Byron partió del puerto de Plymouth en abril de 1764. El 13 de enero de 1765 avistó las Malvinas y penetró en un amplio puerto abierto formado por tres islas: Trinidad, Vigía y una saliente irregular de la Gran Malvina, en el noroeste de la misma. Según Byron, el puerto era tan espacioso que podía contener toda la armada real de Inglaterra. Efectuó el relevamiento de la zona donde halló buena agua y fáciles puntos para obtenerla.

El 23 de enero desembarcó con sus oficiales en la Trinidad, plantó un mástil y levantó la bandera británica tomando posesión del puerto y de todas las islas vecinas en nombre del rey Jorge III de Inglaterra. Erigió además un asentamiento temporario al que llamó Puerto Egmont en honor al segundo conde de Egmont, John Perceval, primer lord del Almirantazgo y propulsor de la expedición.

Respecto del territorio patagónico integrante de la Gobernación del Río de la Plata, Byron se referiría a él en su diario como el país adyacente que tenía todos los requisitos necesarios para un buen establecimiento, estimando que, si la corona de Inglaterra se apoderara de él, probablemente sería con el tiempo una colonia muy floreciente.

En consonancia con esta ideología, poco después Egmont afirmaría que las Malvinas constituían la llave del océano Pacífico, y que desde ellas se podrían dominar los puertos y el comercio de Chile, Perú, Panamá y Acapulco, además de todo el territorio español que diera sobre ese mar, por lo que asentarse en ellas posibilitaría que, en adelante “nuestras expediciones a esos lugares nos resultaran más lucrativas, de carácter fatal para España” (14)

Debido al entusiasta reporte de Byron Inglaterra envió una nueva expedición comandada por el capitán John Mac Bride que arribó a Puerto Egmont el 8 de enero de 1766 con el fin de establecer una base permanente y expulsar a cualquier habitante “establecido ilegalmente” en la zona, salvo que prestara juramento de obediencia a la corona británica.

Dos meses después, al advertir la presencia francesa en la región, los ingleses intimaron sin resultado la evacuación del asentamiento de Puerto Louis, pero no delataron su emplazamiento en Puerto Egmont, al que Mac Bride fortificó al punto de transformarlo en un apostadero naval.

Colonización francesa

Pese a los intentos ingleses de usurpación ya examinados, los primeros en realizar la colonización de las Malvinas fueron los franceses, quienes ambicionaban establecerse en la región por ser un punto estratégico en la ruta de navegación al Pacífico. La idea de concretar la empresa partió de los habitantes del puerto bretón de Saint Maló situado sobre

el Canal de la Mancha, el que desde fines del siglo XVII había sido la base de operaciones del contrabando francés en perjuicio del gobierno español.

Los hombres que partieron de allí han quedado en la historia como los “malouines” y fueron quienes dejaron el nombre a las islas, para cuya explotación se crearon dos compañías privadas: la “Compagnie des Indes” y la “Compagnie de la Mer du Sud” que contaron con la aprobación del gobierno de Luis XIV, protección que sirvió de fundamento a numerosas expediciones. Entre 1695 y 1749 se realizaron no menos de 175 viajes al Atlántico Sur desde Saint Maló, los que reportaron enormes riquezas mediante la práctica del contrabando en los puertos españoles del Pacífico.

Los navegantes atravesaban el Atlántico y el estrecho de Magallanes para llegar a puertos de Chile y Perú donde vendían textiles, productos manufacturados y suntuarios adquiriendo a cambio oro, plata y especias. Con grandes riquezas a bordo regresaban a Saint Maló luego de azarosas travesías que en algunos casos llegaban a tener hasta tres años de duración.

Estos audaces marinos desarrollaron una intensa y beneficiosa actividad pesquera en la zona de nuestro archipiélago, pero si bien recalaron en él utilizándolo como base de reaprovisionamiento de agua y leña para sus largas travesías, durante estos viajes no establecieron en él ningún asentamiento. (15)

Luego de la guerra acontecida entre 1756 y 1763 en la que los franceses perdieron la mayoría de su imperio colonial a manos de los ingleses, el duque de Choiseul, ministro de Guerra y Marina de Luis XV, intentó reparar los efectos desastrosos de la derrota tratando de ampliar el menguado imperio francés con la posesión de nuevas colonias como Antillas y Madagascar.

Se interesó además por un plan que le presentara el diplomático y destacado marino Louis Antoine de Bougainville destinado a establecer por su cuenta y riesgo una colonia en las Malvinas, con la ayuda de algunos de sus parientes de Saint Maló.

Obtenida la aprobación, Bougainville fue designado Capitán de Fragata y fundó la “Compagnie de Saint-Maló” con el objeto de financiar la expedición y ocupar las islas en nombre del rey. Para tal fin equipó dos buques: la fragata L'Aigle y la corbeta Le Sphinx, con las que el 15 de septiembre de 1763 se dio a la mar.

A bordo de L' Aigle embarcaron el abate Don Perneti, prestigioso naturalista que dejara un valioso relato de esta expedición, y dos familias canadienses que se habían establecido en Saint Malo luego de la ocupación británica de Canadá. En total viajaron veintinueve personas, incluyendo cinco mujeres y tres niños.

Cabe destacar que hasta ese momento, los derechos soberanos de España sobre estas islas derivados del descubrimiento de América hecho por Colón, del laudo papal de Alejandro

VI en 1493 y del avistamiento asentado en la cartografía anteriormente citada, no habían sido disputados por ninguna otra nación.

El 28 de diciembre Bougainville arribó a Montevideo y explicó su presencia en la zona alegando haber perdido un ancla en el puerto de Maldonado y por necesitar abastecerse, dejando entrever que su destino final era la India. Durante su estadía en dicha ciudad se aprovisionó de víveres y animales.

El 16 de enero de 1764 sus naves zarparon rumbo a las Malvinas. Quince días después, con tiempo tormentoso avistaron las dos islas mayores, pero al no encontrar buen fondeadero en la del oeste continuaron navegando hasta penetrar el 2 de febrero en una amplia bahía a la que llamaron “bahía francesa o del Este”, al noroeste de la isla oriental.

En la actual isla Soledad, el 17 de marzo Bougainville erigió un fuerte al que llamó Fort du Roi o Fort Royal, conocido como Port Louis, nombre del entonces rey de Francia Luis XV, y comenzó la construcción de varias cabañas.

El 5 de abril de 1764 tomó posesión formal de las islas en nombre del monarca, oficializándose el nombre de Malouines que ya se usaba popularmente. Se cantó un tedeum y se dieron salvas de artillería y vítores al rey. Tres días después se hizo a la vela con rumbo a Francia, dejando un pequeño contingente de pobladores al mando de su tío y armador de la expedición, Nerville G. de Bougainville .

El 5 de enero de 1765, luego de aprovisionarse de madera en las cercanías del Estrecho de Magallanes, estaba nuevamente en Malvinas con más colonos y abastecimientos. Esta incipiente aldea, debidamente organizada, llegó a tener una población estable de alrededor de 150 habitantes un año después.

Al tener noticia de esta ocupación, la corte española reclamó inmediatamente ante Francia por la usurpación territorial. La cuestión fue solucionada por la unión existente entre ambas coronas, derivada del Pacto de Familia firmado en 1761.

En 1767 Francia obtuvo una indemnización en concepto de resarcimiento por el abandono de instalaciones y materiales, pago que España realizó con recursos fiscales de Buenos Aires.

Por el convenio firmado, Francia reconocía la soberanía española sobre las islas y al título fundamental e histórico de España y a sus derechos por el descubrimiento de las islas, se agregaba el complementario de la ocupación al sustituir a Francia en la posesión, gobierno y administración del establecimiento creado en la isla Malvina del este. A partir de este momento los franceses depusieron cualquier tipo de reclamo sobre la soberanía del archipiélago.

El 2 de abril de 1767 España recibió formalmente las islas en Port Saint-Louis. Se izó la bandera nacional poniéndose fin al conflicto, y Bougainville entregó la colonia por él creada al Capitán de Navío Felipe Ruiz Puente, nombrado por Carlos III primer gobernador español de las Malvinas.

Las islas pasaron a depender administrativamente del Gobernador y Capitán General de Buenos Aires, en esos momentos Francisco de Paula Bucarelli y Ursúa. El nombre de Port Louis fue cambiado por el de Puerto Nuestra Señora de la Soledad, con el que después se

llamó toda la isla oriental, al ser entronizada una imagen de la virgen María con esa advocación.

La ocupación española fue real y efectiva, y desde 1767, año en que se estableció en Puerto Soledad hasta 1810, fecha del pronunciamiento revolucionario, España mantuvo la administración de las islas, en las que ejercieron sus funciones treinta y dos gobernadores españoles, de los cuales dos fueron rioplatenses: el Teniente de Fragata Jacinto Mariano del Carmen Altolaquirre, nacido en Buenos Aires, y el Capitán de Fragata Francisco Javier de Viana y Alzaibar, oriundo de Montevideo.

Asimismo cabe remarcar que en todo ese tiempo a Inglaterra no se le ocurrió discutir la soberanía española sobre el archipiélago.

Reacción española ante la presencia inglesa

Cuando España tomó posesión del asentamiento francés y advirtió la presencia inglesa en las islas, decidió defender sus derechos y expulsar al invasor. Una fuerza naval al mando del capitán de navío Juan Ignacio de Madariaga, con el rango de Jefe de la Armada del Río de la Plata zarpó de Cádiz en octubre de 1768 para reivindicar el dominio usurpado. En junio de 1770 arribó a Puerto Egmont, donde recibió la protesta inglesa “por hallarse en tierras británicas”. Madariaga bloqueó el lugar, intimó su rendición e inmediatamente atacó las instalaciones. La resistencia inglesa no fue más allá de la necesaria para salvar el honor, rindiéndose el 10 de junio ante la superioridad y la decisión de Madariaga.

España fue muy generosa en la capitulación, pues permitió a los ingleses tener arbolada su bandera, pero sin poder ejercer actos de jurisdicción. Asimismo accedió a que se retiraran con sus naves sin ser molestados. El gobernador Ruiz Puente se hizo cargo del establecimiento bajo inventario y luego de que los rendidos evacuaran el lugar se levantaron parte las fortificaciones de Puerto Egmont y su artillería fue trasladada a Puerto Soledad.

Desde ese momento se vivió una intrincada situación diplomática: los ingleses exigían satisfacciones por el “insulto a la corona”. España consideraba una cuestión de derecho su incuestionable soberanía en las Malvinas, pero como solución pacifista propuso la existencia de las dos banderas: la española en Puerto Soledad, y la inglesa en Puerto Egmont, pero dejando firmes los derechos españoles en cuanto a la soberanía de las islas.

Inglaterra rechazó la moción, pero, luego de arduos trabajos diplomáticos, el 16 de septiembre de 1771 se acordó la devolución temporaria de Puerto Egmont. Los ingleses reconocieron la soberanía española con el fin de recibir satisfacción por lo que consideraban un agravio al ser arriada su bandera sin mediar situación de guerra previa.

Esa transacción que el rey español Carlos III aceptó para rehabilitar el honor inglés, les permitió a éstos como alternativa la ocupación transitoria y autorizada del fuerte que habían fundado hasta su abandono definitivo tres años después, el 20 de mayo de 1774. (16)

Desde entonces la bandera española en Puerto Soledad fue la única expresión de su soberanía sobre el archipiélago. Gran Bretaña no volvió a ocuparse de las islas durante 55 años y se apoderó de ellas por medio de la violencia en 1833, desconociendo así los derechos innegables de España, que los argentinos heredamos de facto en 1810 y de jure en 1816, y que son los que implícitamente Inglaterra reconoció en 1825 al firmar un convenio de paz, amistad y comercio con la Argentina, luego de aceptar su independencia.

El descubrimiento. Estado actual de la cuestión

Desde el punto de vista geográfico, los especialistas franceses Eliseo Reclus y Collin Delavaud afirman que las Malvinas constituyen una dependencia natural del continente sudamericano, y que están geográficamente basadas en la Patagonia.

La Enciclopedia Británica, insospechable como fuente de información, expresa que “las islas Falkland forman esencialmente una parte de la Patagonia con la que están conectadas por una elevada meseta submarina”. Pese a ello, para abordar el tema del descubrimiento hay que considerar que, si bien la cartografía del siglo XVI parecía apoyar la tesis de que el mismo fue efectuado por alguna de las naves de Magallanes que en 1520 habían permanecido siete meses en la zona de la costa patagónica, se carecía de relaciones documentales que fundamentaran esta afirmación. (17)

La situación cambió radicalmente cuando el profesor francés Roger Hervé (18) encontró en 1982, en el repositorio documental de la Biblioteca Nacional de París, un pequeño mapa diseñado por el cartógrafo sevillano Andrés de San Martín, piloto de la expedición española de Magallanes, que integraba un manuscrito obra del fraile André Thevet titulado “Le Grand Insulaire et Pilotage”. (19)

Dicho mapa, con el nombre de “Les Isles de Sanson ou des Geantz”, presenta dos islas en sorprendente concordancia geográfica con las Malvinas.

Hervé incluyó el trabajo de Thevet en su estudio “Découverte fortuite de L’Australie et de la Nouvelle-Zelande par des Navigateurs Portugais et Espagnols entre 1521 et 1528”; y, dada la importancia del mapa en la disputa de la Argentina con Gran Bretaña, remitió su estudio al erudito historiador uruguayo Rolando A. Laguarda Trías quien, al advertir el valor de un testimonio que consolida el inalienable derecho de la Argentina a la soberanía del archipiélago malvinense, realizó una investigación que tituló “Nave española descubre las Islas Malvinas en 1520” y publicó en Montevideo en 1983, enviándola de inmediato a la Academia Nacional de Geografía de la Argentina.

Un análisis crítico del material de Thevet permitió opinar a Laguarda que la carta de las islas representa inequívocamente a las Malvinas, destacando que especialmente el diseño de la parte norte es singularmente acertado ya que aparecen las dos islas principales del archipiélago separadas por el estrecho que posteriormente recibió de los españoles el nombre de San Carlos, con su verdadera orientación noreste-sureste.

Respecto de la forma en que el mapa llegó a manos del fraile, éste manifiesta que le fue regalado en Lisboa entre los años 1563 y 1567 por un “viejo capitán y buen piloto portugués de Magallanes,” testigo directo del avistaje.

Los datos que aporta Thevet autorizan afirmar a Laguarda que dicho marino es Alvaro da Mesquita, capitán de la nao San Antonio; que el descubrimiento de las islas se realizó el 28 de julio de 1520 y que se las llamó de Sansón siguiendo la costumbre marinera de denominar a las tierras descubiertas con el nombre del santo del día en que eran halladas. (20)

En el colofón de su trabajo Laguarda confirma que “Gracias al mapa de Andrés de San Martín, conservado por Mesquita y regalado por éste a Thevet, y que luego de permanecer durante siglos inédito, acaba de ser publicado por Roger Hervé, el polémico descubrimiento de las islas Malvinas, clarificado según creemos por el presente estudio crítico, muestra en forma indubitable la prioridad de la soberanía española.” (21)

En 1983, al conocer este texto, el Ministerio de Relaciones Exteriores de la Argentina realizó una consulta a la Academia Nacional de la Historia, la que se expidió a través de un informe redactado por uno de sus académicos, el contraalmirante licenciado Laurio H. Destéfani, quien expresó que dicha investigación es decisiva para afirmar el descubrimiento magallánico de las islas, y que tanto el documento como el mapa analizados por Laguarda son tan precisos y correctos que no permiten dudar de que se trata de las islas Malvinas.

Estos conceptos los reiteró poco después en sus trabajos personales. Así expresó: “El documento que hace conocer Laguarda Trías y la carta de Malvinas son un refuerzo muy importante, yo diría decisivo, para afirmar el descubrimiento magallánico de las islas, la carta, por ser tan precisa y correcta, hace que no se pueda dudar de que sean las islas. Lo que afirma más el valor del documento es la exactitud de la carta, pues la figura de las islas, su latitud, y su longitud son excepcionalmente exactos...la precisión del mapa solamente podía explicarse por las observaciones y la capacidad del astrónomo Andrés de San Martín. (22).

En mayo de 1989 Laguarda consultó personalmente en París el mapa y el manuscrito de Thevet, por lo que pudo realizar un nuevo estudio histórico y técnico que dio a conocer en dos nuevas publicaciones, que ratifican y amplían los conceptos expuestos en su primer trabajo (23)

En los últimos años especialistas de varias disciplinas se pronunciaron igualmente acerca del tema. El historiador Arnoldo Canclini afirmó que el estudio de Laguarda Trías puede catalogarse como ejemplar y definitivo. (24). Los geógrafos franceses Michel Mollat du Jourdin y Monique de La Ronciere, en su libro *Les Portulans* reprodujeron el mapa utilizado por Thevet y afirmaron que “ha dado una descripción de esta carta que refleja el conocimiento preciso que ya se tenía entonces, del archipiélago hoy llamado de las Islas Falkland o Malvinas.”(25)

El embajador argentino Vicente G. Arnaud, reconocido experto a nivel nacional y en el ámbito de las relaciones internacionales por su competencia en temas geográficos y en cuestiones medioambientales, también efectuó significativos aportes a la problemática malvinense. Conocedor del estudio de Laguarda, opinó que en él se muestra en forma indubitable la prioridad de la soberanía española.

Este diplomático consultó personalmente en París en 1987 el mapa y el manuscrito de Thevet, lo que le permitió coincidir en la autenticidad de ambos. Resaltó la excelencia de la carta náutica “al extremo de señalar en el mismo hasta los bancos de algas que hoy son

objeto de comercio, confeccionado por el capitán piloto Andrés de San Martín en 1520". (26)

A partir de entonces la difusión de la existencia e importancia de ese mapa se constituyó en un objetivo prioritario de su actividad. (27)

Coincidiendo con los conceptos de Laguarda, señaló en uno de sus escritos que en julio de 1520 la nave San Antonio de la expedición española de Magallanes, al mando del piloto portugués Álvaro da Mesquita, partió del puerto San Julián y se dirigió a las que serían las Islas Malvinas, donde llegó el 28 de julio conduciendo al cartógrafo sevillano Andrés de San Martín, quien durante el mes de agosto diseñó el primer mapa conocido de las Malvinas. (28)

Por su parte el embajador Armando Alonso Piñeiro en varias de sus disertaciones expresó que la Academia Nacional de Geografía insiste desde hace muchos años ante las autoridades gubernamentales en la necesidad de actualizar la historia malvinense y los derechos argentinos en el archipiélago con la inclusión del mapa de 1520.

Para finalizar, queremos compartir estas emotivas palabras pronunciadas en 2014 por Arnaud: "Al cumplirse 32 años del desembarco argentino en las Malvinas, el 2 de abril de 1982, rindiendo un homenaje a todos los argentinos que perdieron la vida o sufrieron heridas, dejo sentado que las Islas Malvinas, las Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes, conforme con la geografía, la historia y el derecho son indiscutiblemente argentinos."

NOTAS

(1) Ejemplos de dichas observaciones lo constituyen numerosos mapas y cartas náuticas. Entre otros el Circulus Antarcticus, mapa del cartógrafo portugués Pedro Reinell diseñado en 1522 en el que las islas Malvinas figuran en una posición aproximadamente correcta; la carta universal de su compatriota el cosmógrafo Diego Rivero datada entre 1527 y 1529; el Islario general de todas las islas del mundo del año 1541, obra de Alonso de Santa Cruz; cartógrafo y cosmógrafo integrante de la escuela sevillana, y el mapa que en 1542 realizara Diego Gutierrez en colaboración con el grabador de Amberes Jerónimo Cock, que es considerado el mapa grabado más grande de América realizado hasta entonces.

(2) Destéfani, Laurio H: Malvinas, Georgias y Sandwich del sur ante el conflicto con Gran Bretaña. Buenos Aires 1982. pág. 38.

(3) Ib. Id. pág.39. Destéfani, Laurio H: Las Malvinas en la época hispana. Buenos Aires 1981. pág.54.

(4) Basilico, Ernesto: La armada del obispo de Plasencia y el descubrimiento de las Malvinas. Buenos Aires 1967.

(5) Pese a la pérdida de tres embarcaciones y a la deserción de la San Antonio, desde el punto de vista económico este viaje fue sumamente exitoso, ya que solamente con las especias que la Victoria transportó desde las Molucas a España se cubrieron todos los costos de la empresa, obteniéndose además una considerable ganancia. Luego de que

Magallanes fuera asesinado en 1521 en la isla filipina de Mactán, Juan Sebastián Elcano tomó el mando de la expedición a bordo de la única embarcación restante: la Victoria, y regresó al puerto sevillano de las Muelas el 6 de septiembre de 1522, siendo esta nave la primera en circunnavegar la Tierra.

(6) Destéfani: op.cit. pág.55.

(7) Destéfani, Laurio H.: El descubrimiento de las islas Malvinas. En: Historia marítima argentina. Tomo II, pág.593. Buenos Aires 1984.

(8) Destéfani: op.cit. pág.55.

(9) Destéfani, Laurio H.: Ib.Id .págs. 57-58.

(10) Arce, José: Las Malvinas. Madrid 1968, pág. 148. Arce fue un destacado médico, político, diplomático e historiador argentino, que en este libro logró demostrar mediante un profundo análisis la soberanía de nuestro país sobre esos territorios.

(11) Ibid.

(12) Destéfani: op.cit.

(13) Arce: op.cit. pág. 149.

(14) Santos Martínez, Pedro: Política de España en Europa. En: Nueva historia de la Nación Argentina. Tomo II. Período español 1600-1810. pág. 340 Buenos Aires. 1984

(15) Saint Maló es una isla de granito, situada cerca de la costa en la parte sudoeste del canal de la Mancha en el golfo de Saint Maló. Sus marinos guerrearon y comerciaron por todos los mares del mundo, regresando de sus empresas con enormes botines que enriquecieron a sus habitantes y a toda Francia. Según las crónicas, su nombre proviene de un monje del siglo VII, llamado Maclao o Maló.

(16) A partir de 1774 en que los ingleses desalojaron Puerto Egmont los gobernadores de Malvinas ordenaron continuamente recorrer las islas, vigilar sus costas y alejar a los cazadores y pescadores furtivos internacionales que muy frecuentemente depredaban la zona.

(17) Entre las pruebas cartográficas cabe citar el portulano de Pedro Reinel, las cartas de Diego Ribero y el Islario de Alonso de Santa Cruz, que incorpora dos pequeñas islas llamadas Sansón o de los Patos, situadas aproximadamente a unas sesenta leguas al este y en línea paralela al Estrecho de Magallanes. Estas islas también aparecen en otros mapas bajo las grafías progresivamente deformadas de San Antón, S. Antón, Sansón, o San Son.

(18) Profesor universitario que vivió entre 1904 y 1997. Fue presidente de la secretaría de la comisión de historia, prehistoria y arqueología del instituto celta; asistente del museo de etnografía del Trocadero; conservador honorario del departamento de cartas y planos de la biblioteca de París; miembro del comité de los trabajos históricos y científicos de Francia, y autor de numerosos libros sobre geografía y cartografía.

(19) Fraile franciscano francés que vivió entre 1504 y 1592. Se interesó por todas las ramas del saber, principalmente historia, epigrafía, numismática, biología, y disciplinas náuticas como pilotaje y cartografía. Fue custodio del museo de curiosidades de Francia y cosmógrafo de los reyes Enrique II, Carlos IX, y Enrique III y capellán de la reina Catalina de Médicis.

(20) Está documentalmente probado que durante ese período Mesquita y Thevet residieron en Lisboa donde mantuvieron una fluida comunicación.

(21) Laguarda Trías, Rolando A: Nave española descubre las islas Malvinas en 1520. Montevideo 1983. pág.57.

(22) Destéfani, Laurio H: Las islas Malvinas. Exploraciones 1600/1764. En: Historia Marítima Argentina. Tomo II, págs. 448- 449 .Bs. As. 1984.

(23) El cosmógrafo sevillano Andrés de San Martín, Montevideo, 1991. - El descubrimiento de las Islas Malvinas en 1520 y su predescubrimiento presunto. En: "Revista de Historia de América". Publicación del "Instituto Panamericano de Geografía e Historia" N° 118. México 1994.

(24) Canclini, Arnoldo; Malvinas, su historia en historias. Buenos Aires 2008. Págs. 19-22.

(25) Mollat du Jourdin, Michel y La Roncière, Monique de, "Les Portulans- Cartes marines du XIII^e au XVII^e siècle". Suiza 1984,

(26) Arnaud, Vicente G: Descubrimiento y primeros mapas de las Islas Malvinas. En: Instituto de estudios interdisciplinarios en ciencia y tecnología. Buenos Aires 1997.pág. 30

(27) Arnaud, Vicente Guillermo: "El primer mapa de las Islas Malvinas", en la revista "Historia", Año X, N° 41, Buenos Aires, marzo-mayo 1991, págs. 3- 25. b) Arnaud, Vicente Guillermo: "El primer mapa de las Islas Malvinas", en "La Prensa", Buenos Aires, 5 de junio de 1994, Cuarta Sec., pág. 8. c) Arnaud, Vicente Guillermo: "Descubrimiento y primeros mapas de las Islas Malvinas". Conferencia y publicación en el N° 22 del Instituto de Estudios Interdisciplinarios en Ciencia y Tecnología de la Academia Nacional de Ciencias de Buenos Aires, Buenos Aires, 1997. En agosto de 2015, en una sesión académica del "Comité sobre la cuestión de Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur" ratificó la autenticidad, fecha y autoría del mapa de San Martín,, señalando además que el mismo tiene el patrocinio de las Academias Nacionales de Historia y Geografía.

(28) Arnaud, Vicente G: "Las Islas Malvinas - Descubrimiento, primeros mapas y ocupación.Siglo XVI" pág.130.

BIBLIOGRAFÍA

Academia Nacional de la Historia: Los derechos argentinos sobre las islas Malvinas. Buenos Aires 1964.

Arce, José: Las Malvinas Madrid 1968

Arnaud, Vicente G: El primer mapa de las Islas Malvinas. En: Revista Historia N° 41. Buenos Aires 1991.

Arnaud, Vicente G: Descubrimiento y primeros mapas de las Islas Malvinas. En: Instituto de estudios interdisciplinarios en ciencia y tecnología. Buenos Aires 1997.

Arnaud, Vicente G: "Las Islas Malvinas - Descubrimiento, primeros mapas y ocupación - Siglo XVI", Publicación Especial N.º13 de la Academia Nacional de Geografía, Buenos Aires, 2000.

Basilico, Ernesto: La armada del obispo de Plasencia y el descubrimiento de las Malvinas. Buenos Aires 1967.

- Caillet Bois, Ricardo: Una tierra argentina: Las islas Malvinas. Buenos Aires 1952.
- Canclini, Arnoldo: Malvinas, su historia en historias. Buenos Aires 2008.
- Daus, Federico A: Reseña geográfica de las islas Malvinas. Buenos Aires 1955.
- Destéfani, Laurio H: Geografía marítima y fluvial: el mar y las islas argentinas: las Islas Malvinas. En: Argentina. Armada. Departamento de Estudios Históricos Navales. Historia Marítima Argentina. Buenos Aires: 1982. Vol. I
- Destéfani, Laurio H: Las Malvinas en la época hispana. Buenos Aires 1981.
- Destéfani, Laurio H: Malvinas, Georgias y Sandwich del sur ante el conflicto con Gran Bretaña. Buenos Aires 1982.
- Destéfani, Laurio H: Expediciones españolas en el Atlántico sur. En: Historia marítima argentina. Tomo III, Cap. XVII. Buenos Aires 1984.
- Destéfani, Laurio H: Las islas Malvinas. Exploraciones 1600/1764. En: Historia Marítima argentina. Tomo III, Cap. XVIII. Buenos Aires 1984.
- Destéfani, Laurio H: Malvinas. Colonización francesa, inglesa y española. En: Historia Marítima argentina. Tomo III, Cap. XIX. Buenos Aires 1984.
- Goebel, Julius (h): La pugna por las islas Malvinas. Un estudio de la historia legal y diplomática. Buenos Aires 1983.
- Gomez Langenheim, A: Elementos para la historia de nuestras islas Malvinas. Buenos Aires 1939.
- Groussac, Paul Las Islas Malvinas. Buenos Aires 1982
- Laguarda Trías, Rolando A: Nave española descubre las islas Malvinas en 1520. Montevideo 1983.
- Laguarda Trías, Rolando A: “El cosmógrafo sevillano Andrés de San Martín”, Montevideo, 1991.
- Pastoreau, Mireille: Les Atlas Français XVI-XVII Siècles. Paris 1984.
- Rodríguez, Horacio y Arguindeguy, Pablo: Las fuerzas navales argentinas. Buenos Aires 1995.
- Santos Martínez, Pedro: Política de España en Europa. En: Nueva historia de la Nación Argentina. Tomo II. Período español 1600-1810. Buenos Aires 1984.
- Zoraquin Becú, Ricardo: “Aspectos jurídicos y morales en la historia de las Malvinas”. Academia Nacional de la Historia. Buenos Aires 1964.
-