

LAS ISLAS MALVINAS - FALKLAND SU PROLEGOMENO HISTORICO.

Hernán Ferrer Fougá *

"Los hombres de todos los tiempos se asemejan unos a otros. La historia es útil, no tanto por lo que leemos del pasado, cuanto porque leemos lo porvenir.

Jean Baptiste Say (1767–1832).

Introducción.

Un arcano pasado envuelve la historia del descubrimiento de las islas Malvinas - Falkland,¹ diferenciando las tesis en cuanto a su descubrimiento y a otros antecedentes, según se trate de fuentes españolas o bien inglesas, debido a que, algunas de ellas se encuentran envueltas en recónditas y misteriosas narraciones las que, dada su antigüedad, se hace necesario establecer y compulsar.

No obstante, la plena validez del planteamiento anterior, también se requiere para estos fines de presentar los hechos basados según las narrativas que dictan sus propios orígenes y como derivado de estos sus fundamentos, pero sin prejuizar, a objeto que sea el propio lector quien opine sobre el particular.

Vaya entonces a continuación su recuento a partir del inicio de su propio paroxismo.

El preludeo de una crisis.

Al largar Lord George Anson nuevamente sus anclas en Plymouth, luego de haber circumnavegado el mundo, a bordo del "Centurion", entre los años 1740 y 1744, presentó ante el almirantazgo un trascendente estudio de acuerdo a las experiencias que había tenido en el extremo austral de Chile.²

En efecto, no es del caso describir los incidentes de la navegación y los cursos paralelos desfasados sólo en días que había tenido que desarrollar Anson desde su zarpe con su contrincante el almirante español Pizarro y los infaustos resultados que le produjeron a ambas Escuadras los temporales habidos durante su paso al doblar el cabo de Hornos los que averiaron y diezmaron a ambas Flotas.

Sin embargo, sí debe ser comentado que, el almirante inglés había previamente fondeado el 24 de febrero de 1741 en la bahía de San Julián, ocasión en que sostuvo un Consejo de Guerra con sus capitanes, en el cual se acordó, en conformidad a las instrucciones del almirantazgo de, capturar mediante un desembarco el puerto de Valdivia, para luego emplearlo como posición geográfica y apostadero para montar las operaciones navales que proseguirían.

Visto que, ulteriormente el citado comandante en jefe no pudo dar cumplimiento a esta tarea, por las razones acotadas, concluyó que, Gran Bretaña requeriría necesariamente hacia el futuro de poder contar con una base de operaciones navales en aguas del mar del norte meridional (Atlántico Sur), desde la cual poder gravitar como Fuerza Naval hacia los pasos interoceánicos australes y también sobre el tráfico mercante español proveniente de su Metrópoli y con destino a Montevideo y Buenos Aires, el cual iba aumentando su importancia, incesantemente.

Aunque George Anson no visitó nunca las islas Malvinas - Falkland su informe fue decisivo para convencer al alto mando naval británico sobre su importancia geoestratégica y la consiguiente necesidad de ocupar cuanto antes el señalado archipiélago, el cual nombró conjuntamente con las islas Pepys.

Pronto el almirantazgo hizo suyas estas apreciaciones, posición que a continuación sería notoria en los círculos diplomáticos de Londres, toda vez que, al año siguiente el embajador de España, en aquella capital, comunicaba a su gobierno que se estaba organizando, a proposición del almirante Anson, una expedición para tomar posesión de las islas Malvinas - Falkland.

Lo anterior, dio motivo a continuación a un intercambio de notas diplomáticas, ante el consiguiente reclamo español, a lo cual respondió el "Foreign Office" indicando que, las mencionadas islas eran inglesas por haber sido ellos sus primeros descubridores y visitantes a partir del siglo XVI.³

A su vez, España replicó luego que sus propios navegantes las habían reconocido en la referida centuria, aparte que le pertenecían dada su adyacencia a un continente que desde su descubrimiento se encontraba bajo la soberanía de España.

Tiempo después, debido a los efectos políticos que producía la señalada controversia, el proyecto inglés fue pospuesto, hasta que, algunos lustros mas tarde en el propio Parlamento británico se comenzó a

atacar a los ministros de asuntos extranjeros y de marina por su inacción y poco patriotismo al no ordenar la ocupación del señalado archipiélago.

Este clamor inglés rebotó en 1763 en París y fue así como el duque de Choiseul, que presidía en aquel momento el gobierno de Francia, concluyó ante las circunstancias descritas en la necesidad de ocupar de inmediato el nombrado archipiélago, el cual desde hacía más de 60 años se encontraba virtualmente en manos francesas, al ser los buques bajo la enseña de la flor de Lys sus permanentes visitantes, presencia que invariablemente había sido sostenida desde que Gouin de Beauchesne visitara las islas en el año de 1699.⁴ Este último navegante fue quien seguidamente representó ante Versalles la necesidad de emplear las islas Malvinas como posición geográfica para apoyar la ruta Saint Maló - Concepción - Valparaíso - Callao - Guayaquil a cargo de naves francesas de aquel registro bretonés, aunque también hubieron algunas otras de origen marsellés en el tráfico que recién se iniciaba.

Francia interviene en el conflicto en gestión. Sus fundamentos.

Ante esta pugna en germinación cabe recordar que, el señor de Beauchesne antes citado, luego de permanecer en las Malvinas - Falkland se dirigió a los puertos hispanos del Pacífico sudeste, tanto a los de Chile como a los de Perú vendiendo en ellos valiosas mercaderías de contrabando, para retornar después a La Rochela vía cabo de Hornos y aparte de haber obtenido un lucrativo rédito se pudo cerciorar de la ventaja que significaba para su reino el poder captar el comercio exterior de los países antes nombrados. Por lo tanto, el logro del mencionado objetivo requería complementariamente de hacer uso del archipiélago de las Malouines para apoyar el tráfico y la pesca según necesidades.⁵

En consecuencia tiempo más tarde el navío la "Aurore", el año 1703, al mando del capitán Rogadier, inicia definitivamente el tráfico entre Saint Maló y Concepción en Chile, el cual a partir de entonces fue tomado como puerto de arribada, previa recalada de vuelta obligada en las Malouines antes de cruzar el cabo de Hornos, ahora tanto de ida como ocasionalmente, línea que sería atendida por armadores franceses durante medio siglo exclusivamente y cuyos puertos terminales eran el Callao y Guayaquil.

Ya en 1763 y ante la discusión sostenida en el Parlamento británico, anteriormente comentada, el gobierno francés se inquietó, toda vez que, al margen de afectar sus intereses marítimos antes nombrados, en relación a su flamante línea de navegación austral, interferiría también su interés de tomar posesión de otras ínsulas en el océano austral ante la probable existencia de un continente circumpolar.⁶

Frente a las circunstancias descritas el duque de Choiseul, jefe de gobierno, aceptó el plan que le presentara luego, para estos efectos, Louis Antoine de Bougainville, el cual contemplaba la ocupación de las Malouines, con el apoyo de los armadores de Saint Maló, a fin de proceder a colonizarlas.

De este modo la expedición a su mando zarpó del mencionado puerto el 15 de septiembre de 1763 y después de recalar en Montevideo y arribar a las Malouines se dedicó preliminarmente a explorar los surgideros existentes en la isla grande oriental (Soledad), para finalmente seleccionar en definitiva una amplia entrada de mar existente en su extremo noreste,⁷ la cual denominaron bahía Francesa y a su puerto interior como Louisville en el cual anclaron el 17 de marzo de 1764, después de 45 días de rebusca.

Bougainville tomó posesión de las islas, en nombre de SM. Louis XV, en ceremonia oficial llevada a efecto en el lugar el día 5 de abril de aquel año y a continuación, pasado unos días, regresó a su país.

Al verano siguiente Francia reforzó Louisville y su Fuerte, totalizando entre su guarnición militar y colonos una población de 150 habitantes y si bien todas las circunstancias estaban dadas para proseguir con el auge de la naciente colonia serían ahora los requerimientos diplomáticos españoles los que entrarían en interferir decisivamente su intención de establecerse en definitiva en los mencionados parajes, tal como se examinará a continuación.

España interviene en el pleito respecto a Francia por las razones antedichas.

Fue debido a la situación descrita que la Corona española se vino en informar fehacientemente de las intenciones francesas de establecerse en las denominadas Malouines, en la oportunidad en que Bougainville, en el periplo antes narrado, visitó el puerto de Montevideo, a fines de 1763, motivo por el cual inició las consiguientes conversaciones diplomáticas ante Versalles y en tal situación su embajador ahí acreditado expuso que, el referido archipiélago le pertenecía por descubrimiento y por su proximidad territorial a Hispanoamérica, tal cual lo ya enunciado, lo que motivo a SM. Louis XV a cederle a su primo Carlos III las instalaciones de Louisville, pero bajo las siguientes condiciones:

- Que la Corona española debía comprometerse, luego de posesionarse de la colonia, de defender todo el archipiélago a fin de evitar su ocupación por parte de Gran Bretaña, dado su valor geoestratégico

en relación al tráfico marítimo hacia y desde los pasos interoceánicos australes mas sus posibilidades pesqueras.

- Que España, de acuerdo a lo previamente ofrecido, procediera a cancelar a Francia todos los gastos en que ésta había incurrido para levantar el citado asentamiento marítimo.⁸

En presencia de los hechos descritos el mismo Bougainville, después de ser comisionado a Madrid a cargo de la gestión diplomática pertinente, se dirigió a las Malouines, donde ancló el 25 de marzo de 1768, previo paso por Montevideo y Buenos Aires, ocasión en la cual y ante la presencia de fragatas francesas y españolas en Louisville, en representación de sus respectivas majestades, se efectuó la correspondiente ceremonia de cesión de las Malouines a España con los consiguientes honores de cañón a la enseña de SMC. Carlos III al término de dicho acto oficial.

Gran Bretaña se establece en el intertanto en la Falkland occidental.

Paralelamente a la ocupación francesa inicial, aunque con algo de retraso, Gran Bretaña comisionó el año 1764 a la HMS. "Dolphin" y a la HMS "Tamar", flotilla al mando del comodoro John Byron,⁹ para tomar posesión del archipiélago en nombre de SMB. Jorge III, estableciendo un reducto fortificado en la isla grande occidental, el cual denominó puerto Egmont, en febrero de 1765, luego de haber efectuado un relevamiento hidrográfico de todos sus alrededores.

Al año siguiente una nueva expedición británica, a cargo del HMS. "Janson", fondeó en puerto Egmont el 8 de enero de 1766 para regresar ulteriormente con destino a Gran Bretaña y en circunstancias que una patrulla británica recaló en Louisville y pasó una nota de protesta a las autoridades francesas.

España entra ahora en conflicto con Gran Bretaña por la soberanía de las islas.

Al recibirse de las citadas instalaciones la Corona española nombró como su gobernador a Felipe Ruíz Puente y procedió a cambiarle su nombre por el de puerto de la Soledad y a la entrada de mar la rebautizó como bahía de la Anunciación.

Más tarde, el 29 de diciembre de 1766, se ordenó ubicar puerto Egmont, en circunstancias que en Montevideo se encontraban al ancla cinco fragatas,¹⁰ la *Santa Rosa*, la *Liebre*, la *Venus*, la *Esmeralda* y la *Aguila*.

En cumplimiento de lo dispuesto el gobernador de Buenos Aires, Francisco de Paula Bucarelli y Urzúa (1766 - 1779), comisionó más tarde a las fragatas *Santa Rosa* y *Santa Catalina* las cuales luego de arribar al puerto de la Soledad se enteraron que en el mes anterior se había producido un intercambio de notas de protesta entre las autoridades isleñas del citado puerto con las de puerto Egmont.

Así las cosas el año 1768 y en cumplimiento a lo ordenado por la Corona,¹¹ zarpó del apostadero de Montevideo una formación naval compuesta por cuatro fragatas y un transporte, con una dotación total de 1400 hombres más las tropas de desembarco, al mando del coronel Juan Ignacio de Madariaga el cual capturó puerto Egmont, procediendo el capitán inglés Farmer al mando de la guarnición militar compuesta de 40 hombres a evacuar la isla bajo protesta.

A continuación, este suceso provocó una grave crisis diplomática entre España y Gran Bretaña, hasta tal punto que se había dispuesto el retiro de ambos embajadores ante una próxima declaración de guerra,¹² pero ambos países llegaron posteriormente a un acuerdo, el que vino en estipular la reposición del estado de cosas al 10 de junio de 1768, con lo cual los ingleses recuperaron puerto Egmont y restituyeron su guarnición. Cuatro años mas tarde éste último sería evacuado y según se dice al tenor de un acuerdo que así lo convenía.

Desde el mencionado año, en que se izó el pabellón español en las Malvinas - Falkland (1768) hasta 1811, España rigió sin interrupción alguna la gobernación de lo que ellos entraron en denominar como Maluinas, a cargo de un gobernador nombrado por la Corona, encontrándose la sede de su administración en Montevideo en una edificación de dos pisos que se dice que aún existe.

La posición histórica española como primer descubridor y explorador.

Con arreglo a una publicación oficial dado su origen,¹³ ésta considera que, algunas fuentes atribuyen el descubrimiento de las Malvinas-Falkland a Américo de Vesputio el año 1501, lo que será examinado mas adelante.

Del mismo modo se considera que, al ser consultadas las referencias cartográficas de la era de los descubrimientos, el primer navegante que vino en situarlas fue el capitán de la "San Antonio" Esteban Gómez, portugués al servicio de España, y quien formaba parte de la expedición al mando de Hernando de Magallanes. El citado nauta luego de incursionar hacia el interior del estrecho regresó a reunirse en su acceso con la nave capitana y el día 9 de noviembre perdió el contacto con la formación, por lo que se presume que habría abatido hacia el este descubriendo las islas.

La citada obra reafirma lo anterior al señalar que, el archipiélago que recibiría más tarde el nombre de Malvinas-Falkland figuraba ya en las cartas náuticas de los años 1523, 1529, 1541 y 1545 bajo los topónimos ya sea de San Son, o San Antón y en circunstancias que las mencionadas denominaciones son similares al nombre de la nave al mando del piloto Gómez la "San Antonio", hecho que podría servir para otorgar verosimilitud a esta tesis según el propio enunciado de la referida publicación.¹⁴

La posición histórica inglesa como primer descubridor y explorador.

A comienzos del año 1592 John Davis, al mando del *Desire* y mientras navegaba frente a la costa patagónica, perdió el contacto con su nave capitana el *Galeón*, bajo las órdenes de Thomas Cavendish.

Al tenor de su relato, luego de abatir hacia el sureste, el día 14 de agosto de aquel año, fue arrojado en medio de ciertas islas nunca antes descubiertas y que no figuraban en ninguna narración conocida, ubicadas al estenoreste del estrecho de Magallanes.

Dicha versión, según su escrito original dice, para mejor conocimiento del lector, lo siguiente (en inglés de la época):

"The 14 (of August 1592) we were driven in among certain isles never before discovered by any known relation, lying fiftie leagues or better from the shoare East and Northerly from the Streights, in which place, unlesse it had pleased god of his wonderful mercie to have ceased the winde wee must of necessitie have perished. But the winde Shifting to the East, wee directed our course for the cape Streights, and the 18 of august wee fell with the cape (of Eleven Thousand Virgins) in a very thick fogge; and the same night we ankered ten leagues within the Cape".

Dos años más tarde (1594), Richard Hawkins, quien desconocía que anteriormente Davis había descubierto y navegado frente a las costas de las mencionadas islas, se aproximó a estas y pasó a bautizarlas como "Hawkins" Maiden-Land en homenaje a su reina Isabel I.

Se dice que, el testimonio que afianza como prueba valedera dicho descubrimiento se refiere a la descripción hidrográfica que hace Hawkins de las isletas rocosas que luego se conocerían bajo el topónimo de Eddystone y que el inicialmente bautizó como "Conditehead" o "White Conduit", las que constituyen una marca inequívoca para el navegante, tal cual el relato descrito por aquel entonces según Hawkins.¹⁵

Varios decenios más tarde el capitán inglés John Strong, al mando del HMS "Welfare", luego de su recalada al referido archipiélago, el año 1690, navegó de norte a sur el canal que divide las dos grandes islas, denominándolo como "Falkland Sound", la que se extendió más tarde a todo el conjunto isleño, en homenaje al vizconde de Falkland, el cual era su jefe superior en el almirantazgo y así Strong lo mencionó en su oportunidad.

Tiempo después, comenzaron a arribar al archipiélago, en forma intermitente pero continuada, diversos corsarios ingleses en tránsito hacia aguas del océano Pacífico, probablemente según instrucciones superiores, entre los cuales cabe nombrar a Abraham Cowley, al mando del "Bachelor's Delight", debido a que éste conjuntamente con William Dampier, su compañero de viaje de fines del siglo XVII, fueron quienes avistaron unas islas que bautizaron como Pepys y que ellos situaron más al norte de las Malvinas-Falkland, creando con ello un mito que prevaleció hasta el siglo XIX y en circunstancias que, la única explicación razonable se debería a un error de cálculo astronómico para situar la parte norte del referido archipiélago luego de sucesivas bordadas y pérdidas y recuperación del contacto visual con éste último.

Un tercer país descubridor del mismo archipiélago, Holanda.

Según la enciclopedia Larousse, las Malvinas-Falkland habrían sido descubiertas por el navegante holandés Sebalt de Weert en 1600, considerando como improbables al resto de los descubrimientos relatados.¹⁶

Sobre el particular cabe considerar que, el buque holandés "Geloof" comandado por Sebald de Weert en viaje de regreso al Atlántico, luego de incursionar en contra de los intereses marítimos españoles en la costa de Chile, avistó el 24 de enero de aquel año unas islas ubicadas a 60 leguas al este del estrecho de Magallanes y en la latitud de los 50ª 40' Sur, según el registro de su bitácora, al cual bautizó como islas de Sebalt o Sebaldinas.¹⁷

En seguida, otros dos navegantes holandeses de renombre, Jacobo Le Maire y Guillermo Shouten, las avistaron el día 13 de enero de 1616 reconociéndolas como las Sibaldinas, hecho ocurrido con anterioridad a su célebre navegación interoceánica alrededor del extremo austral de América.

El descubrimiento de las islas Georgia y Sandwich de acuerdo a diferentes versiones.

Conforme con la obra española antes referida,¹⁸ se expone que, las Georgias del Sur fueron descubiertas por el navegante Antonio de la Roca en 1675, aunque otros textos hispanos atribuyen su probable descubrimiento a Américo Vespucio en 1502. Posteriormente agregaron fueron visitadas en 1756 por el buque español *León*, siendo en esta ocasión bautizada su gran isla mayor con el nombre de San Pedro, denominación que aún se conserva en la toponimia argentina.

En atinencia a las islas Sandwich del Sur expone que, fueron avistadas por primera vez por el navegante inglés James Cook el año 1775.

Paralelamente la versión inglesa considera que, el mercader inglés, de origen hugonote francés, Anthony La Roché fue el descubridor de la isla Georgia,¹⁹ en circunstancias que regresaba a Europa en abril de 1675 después de haber efectuado un viaje comercial al Virreinato del Perú autorizado por la Corona española.

A su vez, el navío español *León*, en viaje de Valparaíso a Cádiz, la redescubrió el 28 de abril de 1756 bautizándola como isla San Pedro.²⁰

Ahora en cuanto a su posible primer descubrimiento por parte de Américo Vespucio explica que, dicho navegante, bajo las órdenes del Rey de Portugal, zarpó de Lisboa el 13 de mayo de 1501 y luego de explorar las costas de Brasil alcanzó la latitud de los 25° Sur para después efectuar una exploración oceánica con rumbo sureste.

A continuación vinieron en avistar tierra en la latitud de los 54° Sur, según el relato contenido en una misiva que habría sido dirigida dos años después de su viaje al funcionario florentino Piero Soderini en 1504.

Empero, existen otros antecedentes de particular interés en cuanto a ésta interrogante, a saber: Vespucio le dirigió, después de su regreso del mencionado viaje, una carta de su puño y letra a Lorenzo de Médici, en la cual le comunicaba que la citada expedición efectuó una navegación próxima al litoral sudamericano y por lo tanto costera, en un recorrido de ochocientas leguas hasta alcanzar la latitud de los 50° sur, estimándose que ésta sería la versión fidedigna, ateniéndose a los hechos que realmente ocurrieron.²¹

Las Malvinas - Falkland luego de la Revolución de Mayo en el Virreinato de Buenos Aires.

La Corona española, a la luz de los antecedentes precisados, había mantenido con plena continuidad, durante cuarenta y un años, a través de sucesivos gobernadores, el ejercicio y control jurisdiccional de las Malvinas - Falkland, hasta que en 1811 fue retirada la guarnición del puerto De la Soledad ante los sucesos políticos que ocurrían en la Metrópoli española y en Hispanoamérica.

De acuerdo con antecedentes ingleses, tiempo después las islas quedaron totalmente abandonadas, pero servían de fondeadero a los buques cazadores de lobos provenientes del hemisferio norte, (Gran Bretaña y los EE.UU.).

Fue así como el explorador y lobero James Weddell, mientras se encontraba al ancla en las Malvinas - Falkland, recibió y ayudó a su arribo en 1820 al capitán Jewitt, sin imaginar que éste último procedería luego a proclamar las islas bajo la soberanía de las Provincias Unidas de Buenos Aires.²²

En 1823 otro extranjero al servicio de la Argentina, ahora el ciudadano alemán Ludwig Vernet fue investido de poderes para colonizar las islas hecho que, de acuerdo a fuentes inglesas, fue conocido en Londres sólo el año 1829, para luego cursarse una nota de protesta al gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, por intermedio del cónsul inglés radicado en su capital.²³

En el intertanto Vernet había procedido a detener los barcos cazadores norteamericanos e ingleses que fondeaban en la antigua villa De la Soledad, en vista de lo cual, en diciembre de 1831, el USN. "Lexington" envió a tierra una partida de desembarco y deportó a Vernet a Buenos Aires acompañado del personal bajo sus órdenes, declarando el representante norteamericano que, el mencionado archipiélago se encontraba libre de ejercicios de soberanía por parte de cualquier gobierno.

A lo anterior, siguió en 1833 la ocupación británica al anclar en el puerto De la Soledad el HMS *Clío* y el HMS *Tyne*, al mando del comandante Onslow, los que designaron a Matthew Brisbane como autoridad representante de su país y procedieron a izar la bandera británica.

Más tarde, al arribo del *Hopefull* y el *Rose* su capitán O'Rea se enteró que Brisbane y otros colonos habían sido muertos por los ocho gauchos argentinos que habían sido autorizados para continuar residiendo en la isla, lo que indujo al gobierno inglés a deportarlos y a establecer una gobernación y una guarnición militar permanente, la que se concretó a partir del arribo del HMS. *Challenger* al año siguiente.²⁴

Palabras finales.

- *En relación al derecho internacional.* Es evidente que, la presentación de antecedentes testimoniales probatorios afianzan decisivamente la validez de una tesis, como elemento jurídico de prueba, por eso es del caso señalar que, el tratado de derecho internacional que se empleaba usualmente en el siglo XVIII correspondía a la obra "Le Droit des Gens" de Emeric Vattel, Paris, 1758.²⁵

De acuerdo con su autor, las normas que regulaban los principios jurídicos que hacían posible un ulterior título de dominio sobre un territorio despoblado estaban dados por su descubrimiento y en segunda instancia por su toma de posesión "in situ", en nombre del país interesado, seguido a continuación por su ocupación efectiva.

Otro de los antecedentes probatorios que asimismo han sido expuestos por algunos autores, en relación a la tesis hispana, se refiere a que, el mencionado archipiélago habría sido descubierto casualmente por alguna de las naves de cualquiera de las armadas que comisionó España a continuación de la de Magallanes,²⁶ pero en particular los antecedentes de la flotilla del obispo de Plasencia han sido diferentemente interpretados.²⁷

- *En relación a la realidad actual.* La presente categoría de análisis escapa a la finalidad de éste ensayo, al tenor de su propio desarrollo, sin embargo sus referencias sirven a este respecto, tanto para afianzar los planteamientos establecidos en su frase rectora, como para hacer ver que, la evolución de las circunstancias que rigen actualmente su situación son aún mas complejas de lo que fueron a fines del siglo XVIII y, comienzos del XIX, por la razón que, a la sazón los intereses vigentes son mas vitales, mas vastos, mas profundos, mas intrincados y por último mas insondables en su ponderación, en cuanto a su interrelación con el desarrollo y variación de la "impasse vigente" entre el Reino Unido y la República Argentina, no solo en atingencia al manejo de sus bienes hidrobiológicos, aparte de los yacimientos potenciales de hidrocarburos, sino también en cuanto al valor geoestratégico del archipiélago.

Sobre lo examinado necesariamente debe ser evaluado entonces este ultimo factor, en su doble vertiente, ya sea en su conexión al tráfico marítimo, como igualmente en su esencial vinculación con las islas que dan forma al Arco de las Antillas del Sur, por representar un conjunto integrado, aparte de su nexa con el continente Antártico, en su proyección a través de factores de orden político, económico, jurídico y logístico, todos ellos de la mayor trascendencia en relación al futuro del confín helado.

Por ello de imperar lo expresado, las consideraciones expuestas podrían hacer que la situación en vigor llegara a prevalecer, mas aún al ser conjugada en cuanto a un supuesto escenario futuro de un mundo finito y por lo tanto con sensibles limitaciones de recursos.

BIBLIOGRAFIA

- Cook, James: "A Voyage Towards the South Pole and Round the World" vol. 1 Ed. W. Strahan y T Cadell, London, G.B. 1777.
- Ferrer Fougá Hernán: "Proceso de Conformación Territorial de Chile" (1536 - 1881), Tomo II colección Terra Nostra N° 20 Instituto "Inpater", Stgo 1990.
- Hunter Christie E.W.: "The Antarctic Problem", London, UK. 1951.
- Malvinas, Islas, Antecedentes Archivo Nacional Vol. 11 pieza 34, Vol. 12 pieza 4.
- Morla Vicuña, Carlos: "Estudio Histórico sobre el Descubrimiento y Conquista de la Patagonia" Editorial F.A. Brockhaus. Leipzig, Alemania, 1903.
- Norie J. W.: "Piloting Directions for the East and West Coast of South América" London, G.B. 1825.
- Pernetty, Dom.: "Histoire d'un Voyage aux Isles Malouines et la Detroit de Magallan, Fait en 1762 et 1764". París, 1770.

NOTAS

- * Capitán de Navío, Oficial de Estado Mayor. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas. Magíster en Estudios Internacionales, Universidad de Chile. Magno Colaborador, desde 1991.
1. Se emplea la mencionada denominación doble por ser la oficial de la ONU en idioma castellano y a la inversa en lengua inglesa.
 2. Su fuerza naval estuvo compuesta por un navío, tres fragatas, dos corbetas y dos urcas, con 218 cañones y 1410 tripulantes. Fondearon más tarde en Juan Fernández sólo cuatro de estos buques, debiendo ser hundido a continuación uno de ellos por falta de tripulantes, ante el elevado número de fallecidos.
 3. En la prensa londinense de la época, en particular hacia 1763, el publicista Junius, al parecer muy conocido en la "City", escribió ante el conflicto que su país sostenía por la soberanía de las Falkland dos de sus más alusivos e interesantes folletos. Citado en p. 65 de la obra N° 5 de la Bibliografía.
 4. Como es conocido los franceses bautizaron al archipiélago como Islas Malouines como derivado de la segunda componente del nombre de su puerto de origen Saint Maló. La versión Malvinas no es otra cosa que ésta misma denominación pero adaptada.
 5. Francia a partir de entonces logró una presencia permanente y tal fue así que, Amadeo Frezier confeccionó en 1716 una carta náutica de la isla oriental, según los diversos antecedentes hidrográficos que le habían sido entregados por los capitanes franceses que periódicamente recalaban en sus aguas.
 - 6 Se refiere a la mítica "Terra Australis Incógnita".
 - 7 Corresponde a aquella en cuyo saco se encuentra ahora puerto Stanley, el cual es nombrado en la Argentina como puerto Argentino.
 8. Este resarcimiento le costó a España 200.000 francos oro, equivalentes a 24.000 libras esterlinas de la época.
 9. El comodoro Byron antes de recalar en las Malvinas - Falkland trató infructuosamente de encontrar las islas Pepys teniendo como base puerto Deseado, para después dirigirse a puerto del Hambre, (Famine), en el estrecho de Magallanes, a fin de embarcar leña y agua, desde donde por último zarpó a comienzos de enero en demanda del referido archipiélago.
 10. Tres de estos buques, de acuerdo a lo ordenado por el ministro de Marina, zarparon con destino a Concepción, Chile, el 4 de enero de 1767 y con el resto de las unidades se logró ubicar el asentamiento inglés.
 11. Según nota del Ministro de Marina J. de Arriaga al gobernador Bucarelli del 25 de febrero de 1768.
 12. España estaba decidida a declarar la guerra, pero luego al ser removido del gobierno el conde de Aranda y en Francia el duque de Choiseul, se optó por una solución negociada.
 13. "Edición N° 450 de la Escuela Naval Militar", Marín, Galicia, España, titulada "Sipnopsis de Geografía Marítima", Tomo I pp. 101-175 primera impresión año 1983.
 14. Hernando de Magallanes descubrió el cabo de las Once Mil Vírgenes el 21 de octubre de 1520 y se presentó frente al acceso oriental del estrecho que llevaría su nombre e inmortalizaría su hazaña, el día 1° de noviembre siguiente, ocasión en que ordenó a dos de sus naves, la "Concepción" y la citada "San Antonio" entrar a explorarlo lo que así hicieron y a los días regresaron con la información de que no cabía dudas de que se trataba de una vía de agua interoceánica. Enciclopedia Salvat, Monitor Tomo 10, Pamplona, España 1974.
 15. Op.cit. N° 3 de la Bibliografía P. 40.
 16. Op.cit. en (13) p. 101.
 17. Dicha nave pertenecía a la Escuadra holandesa al mando de Simón de Cordes, la que había ingresado al estrecho de Magallanes proveniente de Holanda el 6 de abril de 1599 y en circunstancias que el capitán Sebalt debió luego regresar a Europa, en lugar de dirigirse ulteriormente a las Molucas. Ref: Goebel Jr. Julius "The Struggle for the Falkland Island", Yale University Press, New Haven, EUA. 1927.
 18. Op. cit. (13)
 19. En otra N° 3 de la Bibliografía.
 20. Existe un diario de viaje sobre el particular elaborado por el señor Ducloz Guyot de Saint Maló, el que fue publicado en su idioma original (francés) en el libro "Collection of Voyages", cuyo autor fue Alexander Dalrymple en 1771, quien como presente a bordo confirma en detalle dicho redescubrimiento y la sepultación en sus aguas del pasajero don Domingo Ortíz de Rosas, conde de Poblaciones y ex-

presidente del Reyno de Chile.

21. Este asunto ha sido investigado por especialistas desde siempre, siendo de particular interés el estudio del profesor Alberto Magnagli (Roma 1924), publicado por E.W.H. Christie en su documento "Polar Record", Cambridge, UK. N° 40 - 1950, según referencias contenidas en la obra N° 3 de la Bibliografía. Al respecto el mencionado investigador afirma como falsa la carta de Soderini y como válido el informe dirigido a Lorenzo de Medici.

22. *Ibidem* (19) p. 121

Weddell fue el mas destacado de los capitanes ingleses australes al descubrir por una parte en la Antártica el mar que lleva su nombre y por la otra su buque logró obtener durante sus cacerías la mejor captura con un total de 1.200.000 pieles de lobos de dos pelos.

23. *Ib.* (19) p. 121

24. De acuerdo a antecedentes británicos en *op. cit.*: (19)

25. Pascal G-H., Enrique "Derecho Internacional Marítimo" p. 8 Tomo I Imprenta SHOA. Valparaíso. 1983.

26. Estas fueron la del Fray García Jofré de Loayza (1525); la de Simón de Alcazaba (1534) y la de Francisco de Camargo (1540), expedición ésta última conocida mas bien bajo el nombre de su hermano el obispo de Plasencia.

27. *Op.cit.* (17) p. 23.

Leyendas para acompañar a cada una de las láminas, a continuación de éstas.

1. Dom Pernetty científico benedictino fue comisionado en su época para participar en la expedición de Louis A. de Bougainville a las islas Malouines. Su obra, cuya portada se reproduce, fue publicada a su regreso en París, la que incluye los grabados de las figuras 2 a la 5 siguientes.
2. El presente plano de la ciudad de Montevideo, al año 1763, muestra sus fortalezas y su bien estructurado desarrollo urbano. Estas facilidades serían usadas mas tarde para apoyar la guarnición española establecida en el puerto De la Soledad.
3. La vista muestra a Louisville luego de ser fundado por los franceses en 1764, al tenor de las narraciones descritas.
4. Esta carta fue levantada por la expedición de Bougainville en la oportunidad antes citada. Al respecto nótese la extensión de la bahía y el lugar escogido como puerto para establecer la villa ya mencionada.
5. El presente gráfico permite visualizar las edificaciones en Louisville y al igual que la anterior presenciar la amplitud de la bahía ubicada en el extremo noreste de la isla Soledad.
6. Esta carta náutica (parcial) data del año 1671 y fue impresa en Londres al retorno de Narborough a Inglaterra, ocasión en la cual el embajador de España en dicha capital, conde de Molina, le remitió un ejemplar a SMC. En la mencionada publicación el archipiélago aparece bajo el topónimo de islas Sybaldinas.
7. Este mapa fue editado en Londres en 1791 por Thomas Kitchin, hidrógrafo de SMB. en el cual aparecen las islas Pepys y su ubicación, aunque a continuación fija su condición de "Imaginarias".
8. La presente carta fue publicada en Londres en 1777 por Mr. Strahan. Sobre el particular, nótese la ubicación de Port Egmont y de la bahía De la Soledad (Berkley's Sound), aparte de haberse subrayado las rocas Eddystone, dada la referencia de haber sido avistadas y mas tarde descritas correctamente por Hawkins.
9. Esta versión del archipiélago pertenece al cuarterón elaborado por la primera expedición del capitán de navío Antonio de Córdoba (1785 - 1786), referido a la América meridional y en particular al estrecho de Magallanes.
10. Este plano español es bastante elocuente y precisa todos los detalles de la bahía De la Soledad incluido el lugar del asentamiento de la población. Su origen es igual al de la figura anterior y fue publicado en 1788.