

HUMANITAS

ANUARIO DEL CENTRO DE ESTUDIOS HUMANÍSTICOS

3



UNIVERSIDAD DE NUEVO LEÓN

1962

HISTORIA DEL ARCHIPIÉLAGO MALVINERO

JOSÉ TORRE REVELLO
Buenos Aires, Argentina

I

DESCUBRIMIENTO¹

SEGÚN LO DEJÓ ESCRITO Luis Antonio Bougainville, intrépido navegante francés y primer ser humano que intentó colonizar las islas Malvinas, el descubridor del archipiélago sería Américo Vespucio, quien lo habría efectuado en 1502, en ocasión del tercer viaje que realizó a nuestro continente, navegando en esa circunstancia bajo bandera portuguesa, tesis que asimismo sostuvo el profesor Kohl.²

En el siglo pasado, se ha sostenido, contradiciendo la afirmación del marino

¹ El archipiélago malvinero está constituido por dos grandes islas llamadas *Soledad* o *Malvina del Este* y *Malvina del Oeste*, separadas por el canal de San Carlos y lo integran además, más de un centenar de islas menores e islotes. Su fauna y su flora se relaciona con la de la Patagonia, a la que se encuentra unida por la plataforma submarina o zócalo continental, guardando desde el punto de vista geológico y morfológico, una estrecha unidad. Su superficie se fija en 11,718 kilómetros cuadrados, distando 550 kilómetros de la parte continental a cuyo sistema pertenece. Se encuentra situado entre los 51° y 52°50' de latitud Sur y entre los 57°30' y los 61°20' de longitud Oeste de Greenwich. Cfr.: AGUSTÍN E. RIGGI, *Las Islas Malvinas, reseña geográfica y geológica*, en *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, 1938, tomo LVII, pp. 241-264 y FEDERICO A. DAUS, *Reseña geográfica de las Islas Malvinas*, Buenos Aires, 1955.

² L. A. BOUGAINVILLE, *Viaje alrededor del mundo por la fragata del rey la "Bouduuse" y la fusta la "Estrella" en 1767, 1768 y 1769*, Buenos Aires-México, 1946, segunda edición, pp. 23-29 y 59 y ENRIQUE RUIZ GUIÑAZU, *Proas de España en el mar magallánico*, Buenos Aires, 1945, pp. 87-88.

francés, que las islas avistadas en su viaje por el insigne cartógrafo y navegante florentino, fueron las llamadas actualmente Georgias del Sur.³

Siguiendo diversas fuentes a nuestro alcance, iremos exponiendo cronológicamente cómo se fue registrando el archipiélago malvinero en el transcurso del siglo XVI en cartas geográficas de las más distintas procedencias.⁴

Agreguemos a lo expresado que, en la carta geográfica —que reprodujo Nordenskiöld de Petrus Apianus, a la que se le señala como año de ejecución el de 1520— aparecen situadas las islas Malvinas, detalle que también se registra en los globos de Schöner de ese mismo año y en el de 1523, ostentando la leyenda *Insule delle Pulzelle*. Igualmente figuran colocadas en el mapa de Antonio Pigafetta, que acompañó al *Diario* que llevó como integrante de la expedición de Hernando de Magallanes, en donde se dio a conocer por primera vez en su integridad el estrecho que lleva el nombre de su inmortal descubridor.⁵

En el supuesto de no haber sido Vespucio el descubridor de las Malvinas —como aducen algunos autores— no queda duda alguna que una o varias naves de la expedición de Magallanes avistaron las islas y las reconocieron durante su navegación hacia el estrecho, y particularmente, el llamado navío *San Antón* o *San Antonio*, que les dio su primitivo nombre.

Un marino argentino especializado en temas de historia naval, el capitán de fragata Héctor Raúl Ratto, que también se ocupó del descubrimiento de las islas Malvinas, llegó a la conclusión de que el marino portugués, al servicio de España, Esteban Gómez, siendo piloto del navío nombrado *San Antón*, sería su verdadero descubridor, en circunstancias que se apartó en el estrecho del resto de la armada, para dirigirse a las Molucas —por el cabo de Buena Esperanza— retornando a Sevilla el 8 de mayo de 1521. Otro tanto ocurrió años después, en 1526, con la *Anunciada*, nave que al mando de Pedro de Vera debió recorrer el mismo itinerario.⁶

³ Varnhagen (1865) fue el primer autor en suponer que Américo Vespucio puso término a dicho viaje en Georgia del Sur “descubriendo dicha isla por 54° de latitud, o sea más de lo que dijera Vespucio. Siguieron su parecer Madero (1891), Hugués (1892) y Fiske (1892)”. ROBERTO LEVILLIER, *Estudio preliminar en AMÉRICO VESPUCCIO, El Nuevo Mundo, cartas relativas a sus viajes y descubrimientos, textos en italiano, español e inglés*, Buenos Aires, 1951, p. 45 y RUIZ GUIÑAZU, *Proas de España*, cit., pp. 23-39.

⁴ RUIZ GUIÑAZU, *Proas de España*, cit., pp. 23-39.

⁵ *Ibid.*, pp. 63-78. En el globo del cartógrafo Schöner, de 1515, aparecen unas islas identificables con las Malvinas, que ostentan la leyenda *Septē formosae isule*; y en la carta geográfica de Gaspar Vogel, de ese mismo año, se encuentran unas islas con el nombre *Ins. Gemmarum*.

⁶ HÉCTOR RAÚL RATTO, *El descubrimiento del archipiélago de Malvinas debe asignarse al piloto Gómez o al capitán Vera*, en *La Prensa*, Buenos Aires, 17 de junio de

Para robustecer su aserto, expuso el autor referido las razones de orden técnico que le permitieron hacer tal afirmación, preguntándose si existían indicios para ellos. Seguidamente señaló que se registran en las cartas de Diego Ribero, eximio cartógrafo portugués, que en 1523 ingresó en la Casa de la Contratación, de Sevilla, con carácter de cosmógrafo real y diseñador de cartas náuticas,⁷ en las que se habría inspirado Alonso de Santa Cruz, en el mapa que, con respecto a la región del estrecho de Magallanes, incorporó a su *Islario General de todas las islas del mundo*, en el que figuran con la denominación de *Islas de Sansón*, indicando que fueron descubiertas por la armada de Magallanes, cuando los navíos iban en “demanda de la costa adelante habiendo allegado y descubierto unas yslas que están al Oriente del puerto de San Julián”, a las que pusieron por nombre *Yslas Sansón y de Patos*. Esta carta corresponde al año 1540.⁸

Como hemos expuesto, con posterioridad a 1520 es cuando la cartografía relativa a la parte austral de nuestro continente —que ha llegado a nuestros días— comienza a reflejar los descubrimientos que se iban sucediendo, permitiendo así a los cartógrafos ajustar sus cartas a la realidad geográfica. Esa evidencia gráfica de las islas en la cartografía de la época, señala el conocimiento veraz de archipiélago por marinos que habían navegado en aquellas latitudes.

Años después, en la carta llamada de Castiglione, 1525-1527, aparecen las Malvinas con la leyenda *Islas de los patos e I(s)las de S(an)son*. Esta carta es de origen español y se encuentra ejecutada al estilo de los padrones reales, que se realizaban en la Casa de la Contratación de Sevilla. Con el nombre de islas de *Sansón* y de los *Patos* aparece en el mapamundi, anónimo de Weimar de 1527, que se atribuye a Diego Ribero. Como enseguida se verá, *Sansón* no es un nombre inexplicable, ni antojadizo, sino una versión errada de *S. Antón*, o sea *San Antón*, que lucía la nao del piloto Esteban Gómez. Teniendo en cuenta la facilidad con que se confundía en la época el trazado

1934, año LXV, núm. 23,483, cuarta sección, p. 2. Ampliando ese estudio, publicó *Hacia una doctrina argentina sobre las Malvinas*, en *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, 1938, tomo LVI, pp. 711-723. Insistió sobre el tema, en el capítulo *Descubrimiento de Malvinas y las tierras australes del continente*, en su libro *Hombres de Mar en la Historia Argentina*, edición aumentada, Buenos Aires, 1941. Sobre la obra de este malogrado autor, puede consultarse JOSÉ TORRE REVELLO, *Bibliografía del capitán de fragata don Héctor Raúl Ratto*, Buenos Aires, 1956.

⁷ JOSÉ PULIDO RUBIO, *El Piloto Mayor de la Casa de la Contratación*, Sevilla, 1923, (hay una segunda edición).

⁸ FRANZ R. V. WIESSER, *Die Karten von Amerika in dem "Islario General" des Alonso de Santa Cruz, Cosmógrafo Mayor des Kaiser Karl V. Mit dem Spanisch Originaltexte...*, Innsbruck, 1908, p. 58.

de la letra *t*, con la *s*, y muy en particular las mayúsculas, detalle —señalamos— que ya habían apuntado diversos autores que nos han precedido al tratar este mismo asunto. Con el nombre de *Y(s)la de los Patos* e *Y(s)la de Sansón* aparece registrado el archipiélago en la famosa *Carta Universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto fasta agora. Hizola Diego Ribero cosmographo de Su Majestad: Año de: 1529, en Sevilla*. En la parte inferior de la carta figura la siguiente leyenda: *La cual se divide en dos partes conforme a la capitulación que hicieron los Cathólicos Reyes de España y el Rey don Juan de Portugal en Tordesillas: Año de 1494*. Esta carta es considerada por los estudiosos de esa época de extraordinario valor, por registrar cuanto hasta entonces se conocía del orbe.⁹

Aparece la misma leyenda de islas de *Sansón* y de los *Patos* o simplemente *Sansón*, en la *Charta Naviogatori Seculi XVI*, atribuída a Battista Agnese (1536-1545), en el planisferio de Sebastián Caboto (1544), y en las cartas de Joan Francisco Camotu (1552), Darinel (1555); en el portulano anónimo de la Biblioteca Angélica de Roma (1560), en las cartas de Bartolomé Velho y de Diego Gutiérrez (ambas de 1561); en la de Giacomio Gastaldí (1562); en el atlas de Georgio Sideri (1563) y en las que corresponden a Joan Martines (1572, 1580 y 1587) y en el planisferio llamado "Shakespeare" (1599-1600), etcétera.

Con las variantes de islas *Dacença*, *Dascensión*, *Sāsā*, *Cemçam*, *Acença*, *Acença* y *Alencan*, aparecen las Malvinas en la Carta anónima portuguesa (1554-1561), en las de Diego Homem (1558 y 1568), en las de Fernão Vaz Dourado (1570), Abraham Ortelius (1587), Judocus Hondius (1589), Sebastián López (1590), Cornelius de Jode (1593), Petro Plancio (1594), De Bry (1596), Wytfliet (1597), etcétera.

Además se conocen dos cartas de suma importancia, para afirmar que fueron los tripulantes del navío *S. Antón*, de la expedición magallánica, los que descubrieron el archipiélago argentino y que lo bautizaron con el nombre de dicha embarcación. En la carta *Mvndvs Novvs* de Bartolomé Olives, de 1562, se registra con la leyenda *Illas de Santón*, para aparecer como *S(an)antón*, en la que trazó Joan Rienzo (alias Oliva), en 1580. Es importante señalar que Bartolomé Olives expresa que, para trazar su carta, contó con el "derrotero del mismo Magallanes", que después conformó con otras cartas. En la mención que acabamos de hacer, advertimos cómo el error inicial de *San-*

⁹ El original de esta carta se encuentra en el Archivo de Propaganda Fide, en Roma. Su facsímil lo reprodujo ADOLF ERIK NORDENSKIÖLD, *Periplus, An essay on the early history of Charts and sailing — directions translated from the Swedish original by FRANCIS A. BATHER, with numerous reproductions of old charts and maps*, Stockholm, 1897 (contiene sesenta cartas), véanse las láminas 48 y 49 y ENRIQUE RUIZ GUIÑAZU, *Proas de España*, cit., pp. 72-73.

són, después de sufrir curiosas modificaciones, vuelve al punto de partida: *San Antón*, alterado inconscientemente por algún cartógrafo que al transcribir, en forma abreviada el nombre del navío que piloteara Esteban Gómez, lo convirtió en *Sansón*. La demostración de lo que decimos fue planteada por un estudioso uruguayo, Buenaventura Caviglia, al manifestar que concordaba con lo expuesto por Héctor Raúl Ratto, al decir su "confirmación etimológica", señalando que el nombre de *Sansón* es una adulteración de *Santón*, "en lugar de *S. Antón*, por eponimia de la Nao *San Antonio* (piloto Esteban Gómez)".¹⁰

A todo cuanto venimos exponiendo, podemos agregar el testimonio del famoso cronista Gonzalo Fernández de Oviedo, que en su conocida *Historia General y Natural de las Indias*, finalizada en 1555, basándose en una carta de marear del piloto Alonso Chaves, manifestó, al referirse a las islas Malvinas, que "desde el río Juan Serrano hasta el Cabo Blanco se vuelve la costa al nordeste, y hay casi sesenta leguas, y está este cabo en cuarenta y siete grados de la línea equinocial, puesto que el piloto Diego Ribero, le pone algo menos, y el piloto y cosmógrafo Alonso Chaves lo pone en lo dicho. Estando en la mitad de estas sesenta leguas, que hay en la costa del río de Juan Serrano hasta el Cabo Blanco, corriendo al sureste cuarenta leguas, están desviadas en la mar unas islas que llaman de *Sansón*", señalando que se encuentran "en cuarenta y nueve grados y medio, poco más o menos de la línea equinocial, en espacio de quince leguas todas cinco".¹¹ Indudablemente que la latitud señalada es errónea, como es frecuente en las narraciones de los viajeros, cuyos textos sirvieron de base a los cosmógrafos y cronistas de la época, como en el caso presente.

Multitud de pruebas históricas y cartográficas españolas del siglo XVI, señalan que las islas Malvinas fueron descubiertas por marinos españoles y

¹⁰ BUENAVENTURA CAVIGLIA, *Espejismos provocados por los supuestos "Del Cano", 1523, y "Mapamundi" [fragmento] MDXXX, en Proceedings of the Eighth American Scientific Congress, Held in Washington, May 10-18, 1940, Washington, 1943, volume IX, History and Geography.*

¹¹ GONZALO FERNÁNDEZ DE OVIEDO Y VALDÉS, *Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano*, Madrid, 1852, tomo II, p. 113. Con respecto a los errores de graduaciones en los documentos del siglo XVI, véase JULIUS GOEBEL (HIJO), *La pugna por las Islas Malvinas, un estudio de la Historia legal y diplomática*, Buenos Aires, 1950, p. 20. (La edición príncipe de esta obra, en idioma inglés, fue editada por la Universidad de Yale, en 1927). Sobre la importancia y valiosa contribución que representa esta obra en el problema malvinero, véase TEODORO CAILLET-BOIS, *Un libro norteamericano sobre la cuestión de las Malvinas*, en la obra de la que es autor titulada *Costa Sur y Plata*, Buenos Aires, 1939, pp. 49-101.

bautizadas por ellos, al representarlas en mapas y cartas náuticas de indiscutible autenticidad.¹²

Sesenta y dos años después de figurar representado el archipiélago argentino, los ingleses pretenden señalar como supuesto descubridor de las llamadas hasta entonces islas de *Sansón*, *Patos* o *San Antón* al marino inglés *Juan Davies*, que con la nave *Desire*, que integraba la flota de Tomás Cavendish, las habría descubierto el 14 de agosto de 1592. Otro supuesto descubridor sería el corsario Hawkins, que con el navío *Dainty* las habría hallado nuevamente el 2 de febrero de 1594, bautizándolas, en honor de su reina, con el nombre de *Hawkins' Maiden-land*.¹³

El navío holandés *Geloof* (Fe), al mando del capitán Sebald de Weert, que integraba la armada comandada por Jacob Mahu —que había actuado en el Pacífico, sobre la costa de Chile, con resultado desastroso para la empresa, por cuanto de los seis navíos que la componían, sólo el mencionado volvió al puerto de partida— al retornar a Gorée, después de recuzar el estrecho de Magallanes, a los tres días de navegación, en 24 de enero de 1600, avistó tres islas que se orientaban del noroeste al sureste, que se registraron en el *Diario*, bautizándolas *Iles de Sebald de Weert*. Con ese nom-

¹² JULIO GUILLÉN Y TATO, *Manumenta Chartographica Indiana*, prólogo de PEDRO NOVO Y FERNÁNDEZ Y CHICARRO, Madrid, 1942; RUIZ GUIÑAZU, *Proas de España*, citada; ROBERTO LEVILLIER, *América la bien llamada*, Buenos Aires, 1948, 2 tomos y JOSÉ TORRE REVELLO, *Las islas Malvinas en el siglo XVI, en Yapeyú*, Buenos Aires, octubre-diciembre de 1952, núm. 68, pp. 63-70. La cartografía del siglo XVIII ha sido reproducida entre otras, en las siguientes obras: MANUEL HIDALGO NIETO, *La cuestión de las Islas Malvinas, contribución al estudio de las relaciones hispano-inglesas, siglo XVIII*, Madrid, 1947, pp. 309-578: estudio cartográfico; PEDRO TORRES LANZAS, *Relación descriptiva de los mapas, planos, etc., del virreinato de Buenos Aires existentes en el Archivo General de Indias*, 2a. edición, aumentada, Buenos Aires, 1921; JOSÉ TORRE REVELLO, *Adición a la Relación descriptiva, de los mapas, planos, etc. del virreinato de Buenos Aires existentes en el Archivo General de Indias*, Buenos Aires, 1927; del mismo autor: *Mapas y planos referentes al Virreinato del Río de la Plata, conservados en el Archivo General de Simancas*, Buenos Aires, 1938.

¹³ Sobre lo infundado de estos asertos pueden verse las obras de GOEBEL, cit., pp. 51-53 y PAUL GROUSSAC, *Las Islas Malvinas*, edición castellana ordenada por el Congreso de la Nación Argentina (Ley 11,904), 1936, pp. 81-110, quienes señalan que en ningún momento los relatos de esos marinos se refieren a las islas Malvinas. La primera edición de la última obra citada fue publicada en francés con el título *Les Iles Malouines, nouvel exposé d'un vieux litige avec une carte de l'archipel*, Buenos Aires, 1910 (Extrait des *Anales de la Biblioteca Nacional de Buenos Aires*), tomo VI, pp. 401-579. En la carta que se atribuye a Edward Wright, llamada de Richard Hakluyt, Londres, 1599, no aparece representado el archipiélago.

bre y con las variantes *Sebaldes*, *Sebaldinas*, *Sibaet de Bau*, etcétera, aparecen en cartas de los siglos XVII y XVIII.¹⁴

Un estudioso sueco, que ejerció funciones de director en la Biblioteca de Estocolmo, publicó en los comienzos de nuestra centuria, valiosos estudios relacionados con las empresas marítimas y comerciales francesas en las costas de la Mar del Sur (Pacífico), señalando con toda precisión nombres de embarcaciones que visitaron y reconocieron la islas del archipiélago, agregando nuevos toponímicos, al parecer ignorados por los cartógrafos y marinos de otros países.¹⁵

Los franceses bautizaron al conjunto de islas con el nombre de *Malouines*, del que derivó el de *Maluinias*, que los españoles comenzaron a usar, hasta quedar convertido en *Malvinas*. Los reconocimientos efectuados por los marinos franceses aparecieron registrados en la carta que publicó M. Frézier, en un interesante libro de viajes.¹⁶

II

EXTRAÑA INTERVENCIÓN

VAMOS A SEÑALAR AHORA QUE, a raíz de la guerra que había estallado entre España e Inglaterra, en 1739 fue despachada desde Londres una armada de seis navíos para operar contra las posesiones españolas en el Pacífico, que fue puesta al mando del comodoro Jorge Anson, que navegó a bordo de *Centurión*, única nave que retornó en 1744 al punto de partida. Cuatro años después, en 1748, en plena paz, se publicaba un volumen en Londres, por el capellán de la nave, reverendo Ricardo Walter, en el que se proponía al monarca inglés ocupar las islas Malvinas para operar desde allí contra las colonias españolas ubicadas a lo largo de las costas del Océano Pacífico.

¹⁴ GROUSSAC, *Las Islas Malvinas*, cit., pp. 91-94. Para más detalles en el cambio y adulteración de los nombres del estrecho malvinero, véase RUIZ GUIÑAZU, *Proas de España*, cit., pp. 87-89; y JOSÉ TORRE REVELLO, *Bibliografía de las Islas Malvinas, obras, mapas y documentos*, Buenos Aires, 1953, pp. 86-129.

¹⁵ E. W. DAHLOREN, *Les relations commerciales et maritimes entre la France et cotes de l'Océan Pacifique (Commencement du XVIIIe, siècle)*, tome premier, *Le commerce de la Mer du Sud jusqu'à la paix d'Utrecht*, Paris, 1908; y MANUEL MOREYRA PAZ-SOLDAN, prólogo en *Documentos para la Historia Económica del Virreinato Peruano, El Tribunal del Consulado de Lima*, Lima, 1956, tomo I, pp. XXXVI-LXXII.

¹⁶ M. FREZIER, *Rélation du voyage de la Mer du Sud, aux cotes du Chily et du Pérou fait pendant les années 1712, 1713, et 1714*, Paris, 1716.

A esa proposición, con toda audacia, se señalaba la conveniencia de enviar un navío que reconociera el archipiélago.¹⁷

Dos fragatas inglesas se hallaban listas en el Támesis en abril de 1749, dispuestas a reconocer —se lee— el “mar de las inmediaciones de las islas Pepys y de Falkland”, nombre con que los ingleses habían comenzado a denominar a las Malvinas.¹⁸ El gobierno inglés, reconociendo la soberanía española del archipiélago, por intermedio de su representante en Madrid, sir Benjamin Keene, comunicó a la Corte española el propósito —se decía— de explorar las islas, con fines científicos. El ministro de estado, José de Carvajal, rechazó el pedido formulado por el representante de Inglaterra, rechazó que ante una nueva solicitud, ratificó el ministro de guerra, marina y de Indias, marqués de Ensenada, al advertir cuál era la verdadera finalidad de esa supuesta expedición científica.¹⁹

Aclaremos ahora que, no todas las potencias europeas —aunque tardíamente— acataron la partición del mundo hecha por el Papa Alejandro VI entre España y Portugal, en lo que respecta a la conquista de pueblos de infieles.²⁰

Sin entrar a historiar los ataques y saqueos de puertos y ciudades en el sector de América dominado por España, por piratas de diversos países, indicaremos la ocupación realizada por otras potencias europeas de distintos lugares del continente que España no había todavía alcanzado a colonizar,

¹⁷ *A voyage round the world in the years MDCCXL, I, II, III, IV* by GEORGE ANSON Esq.; Commander in chief of a squadron of His Majesty's ships, sent upon an expedition to the South-Seas, Compiled from papers and other material of the Right Honourable George Lord Anson, and published under his direction by RICHARD WALTER, chaplain of His Majesty's ship Centurion in that expedition, London, 1748.

¹⁸ Véase ERNESTO J. FITTE, *La Isla Pepys, crónica de un error geográfico*, en *Historia*, Buenos Aires, 1958, núm. 14, pp. 35-64. El nombre de *Falkland* fue puesto en 1690 por el marino inglés Stone.

¹⁹ GOEBEL, cit., p. 229 y JOSÉ TORRE REVELLO, *La promesa secreta y el convenio anglo-español sobre las Malvinas de 1771* (nuevas aportaciones), Buenos Aires, 1952, pp. 6-8. Documentos sobre el asunto en *Documentos para la Historia Argentina*, tomo XXV, *Colección de documentos relativos a la Historia de las Islas Malvinas*, introducción de RICARDO R. CAILLET-BOIS, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Historia Argentina “Doctor Emilio Ravignani”, 1957, pp. 16-23.

²⁰ Los títulos iniciales que poseía España sobre el archipiélago se basaban en la bula del Papa Alejandro VI, llamada *Inter Coetera*, de 4 de mayo de 1493, que planteó discusión con Portugal. Para dirimir ese conflicto, firmaron ambas potencias el tratado de Tordesillas, de 7 de junio de 1494. Cfr. JUAN MANZANO Y MANZANO, *El derecho de la corona de Castilla al descubrimiento y conquista de las Indias del poniente*, en *Revista de Indias*, Madrid, 1942, año III, núm. 9; del mismo autor, *La incorporación de las Indias a la corona de Castilla*, Madrid, 1948.

desde donde se practicó en gran escala el contrabando de mercaderías con sus colonias.

Por los tratados firmados entre España e Inglaterra, en 1667 y 1670, se estableció el *status quo* en los dominios que ambos países poseían en el Nuevo Mundo; principalmente nos referimos al último de dichos pactos, conocido por los historiadores como *Tratado Americano*, que en varios de sus artículos alude a esa doctrina de mutuo respeto por parte de ambas potencias, con referencia a las posesiones que cada una ocupaba en nuestro continente.²¹

Después de la guerra de la Sucesión de España, en que Felipe V ocupó el trono, se firmaron en 1713 en Utrecht, por las potencias que intervinieron en el conflicto, diversos tratados que dieron la paz a Europa. En uno de los que firmaron ambas potencias rivales, España e Inglaterra, se dejó constancia en su artículo 8o.: “Ni el Rey Católico ni sus herederos o sucesores pueden vender, ceder, pignorar, transmitir o, de cualesquiera otra manera o nombre, enajenar a Francia o cualesquiera otra nación, territorios o dominios o una parte de los mismos pertenecientes a España en América. Por el contrario, los dominios de España en América deben ser preservados total y enteramente. La Reina de la Gran Bretaña —se señala— se compromete a prestar asistencia a España en el sentido de que sus antiguos dominios en las Indias del Oeste sean restaurados como lo estaban en tiempos de Carlos II, si se comprueba que de algún modo o bajo cualquier pretexto hayan sido alterados a partir de la muerte de Carlos II”. Como hemos visto, es Inglaterra la nación que se compromete a respetar y hacer respetar con su ayuda cualquier violación territorial en las posesiones de España en el Nuevo Mundo. Cuando en 1740 intentó realizar Rusia exploraciones en el Pacífico, fue Inglaterra la potencia que se opuso resueltamente a ese propósito, considerando y reconociendo en esa ocasión ser España la única soberana de ese sector de América.²²

El tratado, cuyo artículo 8o. acabamos de glosar, estaba en vigencia cuando Inglaterra, bajo supuestos fines científicos, pretendió reconocer las islas en 1749, y cuyos propósitos se malograron ante la firme actitud de España, y estaba también en vigencia cuando, detrás de los franceses y siguiendo sus huellas, en forma subrepticia, ocupó puerto Egmont (Cruzada), en la isla Saunders (Trinidad). Inglaterra, con esa ocupación clandestina, violaba los tratados vigentes.

²¹ GOEBEL, obra citada, pp. 150-154.

²² CAMILO BARCIA TRELLES, *El problema de las Islas Malvinas*, Alcalá de Henares, 1943, p. 44.

LOS FRANCESES SE ESTABLECEN EN LAS ISLAS MALVINAS

LOS FRANCESES, UNIDOS A LOS españoles por el pacto de familia, sin conocimiento de la corte de Madrid, fueron los primeros que ocuparon las solitarias islas Malvinas unidos en el recuerdo a sus intrépidos marinos. Se establecieron bajo la dirección de Antonio Luis de Bougainville, entonces joven marino, en el puerto que bautizaron con el nombre de Luis o San Luis —que variaron después de su expulsión los españoles por el de Nuestra Señora de la Soledad—, en la gran isla del este, el 3 de febrero de 1764.

Al tomar conocimiento España de los hechos ocurridos, reclamó ante el país vecino, llegándose rápidamente a un arreglo amistoso. Al saberse en Inglaterra la ocupación francesa de las Malvinas, dio orden al comodoro John Byron para que preparase una expedición destinada a reconocer las islas por ellos denominadas Pepys o Falkland. El comodoro inglés, en cumplimiento de las órdenes recibidas, buscó inútilmente las supuestas islas Pepys, recalando después en el lugar que denominó puerto Egmont, en la pequeña isla Saunders, del archipiélago malvinero, el 28 de enero de 1765, sin llegar a ocuparlo. De retorno a Inglaterra, se despachó una expedición colonizadora, al mando del capitán Mac Bride, que arribó a puerto Egmont, en enero de 1766. Poco después, constató el jefe inglés que en las islas habitaban otros hombres, al hallar una botella, en cuyo interior encontraron un escrito firmado por varios oficiales franceses. Noticia que el capitán Mac Bride transmitió al Almirantazgo, con carta del 17 de marzo de 1766. Desde el puerto de Saint Maló, los franceses habían realizado tres viajes a puerto Luis transportando colonos, víveres y materiales para la construcción de viviendas, cuyos gastos en forma global ascendieron a 613,108 libras torneas o sea francos franceses, 13 sueldos, 11 dineros. Mencionaremos ahora que Bougainville, al extender el recibo de esos gastos, con que fue indemnizado graciosamente por España, hizo constar que esa suma, correspondía a la Compañía de Saint Maló, que había financiado la empresa, por gastos hechos "para fundar sus intrusos establecimientos en las Malvinas". Conocida en Inglaterra la devolución del archipiélago hecha por Francia a su legítima soberana, España, ordenó a su embajador en París que se entrevistara con el ministro de Estado de la primera, duque de Choiseul, e inquiriese la causa de ese hecho. El ministro francés informó al embajador inglés que, habiendo reclamado España por la ocupación de las islas, sobre las que legítimamente ejercía soberanía, le habían sido devueltas a su dominio "en cumplimiento del tratado de Utrecht, por cuanto de acuerdo con él, todos

los países con excepción de España, estaban excluidos del derecho de establecer colonias en esa parte del mundo".²³

ESPAÑA EJERCE SOBERANÍA INDISCUTIBLE SOBRE LAS ISLAS MALVINAS

DE ACUERDO A LO CONVENIDO ENTRE Francia y España se hizo entrega oficial del puerto Luis, el 10 de abril de 1767, traspasándose todas las obras realizadas y permitiéndose habitar en el lugar a todos los colonos franceses que voluntariamente deseaban hacerlo. Por los informes suministrados por las autoridades francesas, se supo la existencia de marinos ingleses en un lugar impreciso del archipiélago, y a su encuentro hubo de dedicarse constantemente el primer gobernador español de las Malvinas, capitán de navío Felipe Ruiz Puente, quien de acuerdo con las instrucciones que recibió, dependía directamente de la gobernación y capitanía general de Buenos Aires, cuyas funciones ejercía entonces Francisco de Paula de Bucareli y Ursúa, hermano de Antonio María de Bucareli y Ursúa, virrey después de la Nueva España.

Las tareas de búsqueda emprendidas por los marinos españoles, alcanzaron éxito al hallar a los intrusos habitantes de puerto Egmont. Españoles e ingleses se intimaron mutuamente el desalojo del archipiélago. Abreviando el relato, diremos que, después de ese primer encuentro y otros que se sucedieron, dispuesta España, a hacer valer su legítima soberanía garantizada por la propia Inglaterra en el tratado de Utrecht, organizó una expedición integrada por seis navíos con tropas de desembarco, que se puso a las órdenes del mayor general de la armada, Juan Ignacio Madariaga. Tras un cambio de notas con los jefes ingleses que ocupaban puerto Egmont, el 10 de junio de 1770 el general español dio orden de atacar el lugar ante la resistencia que ofrecían los jefes ingleses, Jorge Farmer y Guillermo Maltby. Madariaga

²³ BOUGAINVILLE, *Viaje*, cit., pp. 262-276; MANUEL DANVILA Y COLLADO, *Reinado de Carlos III*, tomo IV; HIDALGO NIETO, *La cuestión de las Islas Malvinas*, cit., pp. 1-9; OCTAVIO GIL MUNILLA, *Malvinas, el conflicto anglo-español de 1770*, Sevilla, 1948, pp. 12 y sigtes.; RICARDO R. CAILLET-BOIS, *Una tierra argentina, las Islas Malvinas, ensayo basado en una nueva y desconocida documentación*, segunda edición, corregida y aumentada, Buenos Aires, 1952, pp. 80-114. Documentos procedentes de archivos españoles, franceses e ingleses, en *Colección de documentos relativos a la Historia de las Islas Malvinas*, cit., pp. 33 y sigtes. La documentación que poseía la Biblioteca Nacional sobre las Malvinas, fue publicada en *Revista de la Biblioteca Nacional*, Buenos Aires, 1938-1939, tomos II y III.

dio órdenes a las naves de disparar sus bocas de fuego, "sin ofender la fragata ni la colonia inglesa con la primera descarga —según informó— y sólo para tantear y probar la idea de los ingleses, cuya gente, aseguraba, que al primer fuego se rendirían". Los hechos ocurrieron como se sospechaba, levantando los ingleses enseguida bandera de parlamento.

La tensión entonces reinante entre las potencias europeas y lo ocurrido en las Malvinas, podría traer como consecuencia el quebrantamiento de la paz. Al ser conocida en Inglaterra la expulsión de sus nacionales del lugar que ocupaban en el archipiélago, su gobierno se aprestó como para iniciar una contienda. España también comenzó sus preparativos, pero ante la defeción de Francia y sin descuidar aquéllos, inició tentativas diplomáticas con la Gran Bretaña. Teniendo en cuenta las promesas verbales y secretas ofrecidas entonces por los ministros ingleses al embajador español en Londres, príncipe de Masserano, de abandonar las Malvinas, una vez satisfecho el honor nacional, se firmó una declaración en la capital de Inglaterra, el 22 de enero de 1771, en la que se establecía que se repondrían "las cosas en la Gran Malvina y Puerto Egmont en el mismo estado en que se hallaban antes del 10 de junio de 1770", aclarándose que lo expresado "no perjudica de modo alguno a la cuestión de derecho anterior de soberanía de las islas Malvinas, por otro nombre Falkland". Es decir, que España reafirmaba sus derechos sin objeción por parte de Inglaterra. De acuerdo con lo establecido en la declaración, los ingleses retornaron a puerto Egmont, en la pequeña isla que los españoles denominaban Trinidad, el 13 de septiembre de 1771 y lo abandonaron de acuerdo a la promesa secreta arriba mencionada, el 22 de mayo de 1774. Así se dio término a la debatida ocupación de aquel lugar —puerto Egmont— por los ingleses.

Desde entonces España ejerció soberanía sobre el archipiélago malvinero en forma absoluta, sin ser discutidos los derechos que poseía por ninguna nación del orbe, los que se basaban en principios jurídicos históricos y geográficos.²⁴

Los españoles mantuvieron en las Malvinas guarnición permanente ejerciendo honrosa labor humanitaria en favor de náufragos y pescadores, en particular ingleses y norteamericanos, que se dedicaron a la pesca en los mares sureños.

²⁴ GROUSSAC, *Las Islas Malvinas*, cit., pp. 126-143; GOEBEL, obra cit., pp. 307 y sigtes.; HÉCTOR RAÚL RATTO, *A propósito de una cláusula secreta sobre las Malvinas en el tratado de 1771 entre Gran Bretaña y España*, en *La Prensa*, Buenos Aires, 22 de diciembre de 1946; HIDALGO NIETO, *La cuestión de las Malvinas*, cit., pp. 10 y sigtes.; GIL MUNILLA, *Malvinas*, cit., pp. 69 y sigtes., y TORRE REVELLO, *La Promesa secreta*, cit.

El segundo gobernador de las Malvinas, Francisco Gil de Taboada y Lemos, ejerció sus funciones entre 1774 y 1777.²⁵ A partir de entonces, ocupaba el cargo de gobernador el comandante de las fragatas que anualmente hacían el viaje a las Malvinas, a relevar la guarnición, reteniendo "en sí ambos mandos". En el mismo año en que Gil de Taboada y Lemos arribó al puerto de la Soledad, hizo efectuar un recuento de los pobladores ascendiendo éstos a 115, en su mayoría marinos de las dotaciones de las naves allí destacadas. En ese cómputo figuraban tres mujeres, siete niños mayores de dos años y cuatro menores de esa edad, sin duda nacidos en las Malvinas e hijos de los colonos franceses que poco después habrían de abandonar definitivamente las islas. Con respecto a los animales domésticos destinados al uso y consumo de la población, se anotaron los siguientes totales: caballos, 2; yeguas, 4; toros, 12; vacas, 207; terneros, 31; cabras, 6; y gansos, 11.

Gracias a las investigaciones realizadas por un estudioso argentino fallecido recientemente —A. Gómez Langenheim— se conocen con toda precisión los nombres de los marinos españoles que ejercieron funciones de gobernadores en las islas Malvinas. De algunos de dichos marinos, incluso se conservan los diarios de navegación en archivos argentinos o españoles.

En un estado de población levantado en 1797, el número de habitantes alcanzaba entonces a 172 personas, de las cuales 149 pertenecían a las dotaciones de la corbeta *Atrevida* y del bergantín *Carmen y Animas*. De las 23 restantes, cinco estaban destinadas al servicio permanente de puerto de la Soledad y las dieciocho restantes eran presidiarios que purgaban condena y se los empleaba en la doma de la caballada chúcará y en el corte del romerillo. Se deduce de la documentación que hemos consultado de la época, entre los años de 1797 a 1803, fue una etapa de mucha actividad en el archipiélago. Un recuento hecho en el último año referido, dio las siguientes cantidades con respecto al ganado existente en la isla grande del Este o sea de la Soledad: 724 del caballar y 199 del vacuno. Por entonces, el puerto de la Soledad, donde residían las autoridades, presentaba un lucido aspecto. En primer término se destacaban las baterías que guarnecían la población, denominadas San Carlos, Santiago y San Felipe, con sus bocas de fuego mirando hacia la bahía de la Anunciación. Detrás se diseñaba la curiosa estructura de la Casa de Gobierno, los cuarteles, el hospital, el almacén de pólvora, la herrería, la carpintería, los depósitos de víveres y algunos otros edificios que mostraban su silueta labrada en sólida piedra. En la bahía se extendía un muelle, junto al cual atracaban las embarcaciones menores; desde ese lugar partía un camino, que remataba en un arroyo llamado del Cuar-

²⁵ Años más tarde ejerció Francisco Gil de Taboada y Lemos las altas funciones de virrey en el Nuevo Reino de Granada (1788-1789) y en el Perú (1790-1796).

tel Viejo. Ambas orillas de esa franja de agua estaban unidas por un puente de piedra, de cincuenta y dos varas de largo. El camino era recorrido a diario por aquellos hombres que se hallaban destinados a surtir de pescados a los moradores del puerto de la Soledad.²⁶

V

SOBERANÍA ARGENTINA EN LAS ISLAS MALVINAS

CUANDO EN 1810 ESTALLÓ EN Buenos Aires la Revolución de mayo, ejercía funciones de gobernador de las islas Malvinas el piloto Pablo Guillén, comandante de la sumaca *Carlota*. El difícil problema que se presentaba a las autoridades realistas para abastecer a la guarnición del puerto de la Soledad, hizo que en Montevideo, donde ejercían mando los españoles, se celebrase una junta de guerra que resolvió trasladar a dicha ciudad a las tropas allí destacadas, enviando al efecto la autoridad competente una pequeña nave con la consigna de dejar temporalmente desguarnecido el puerto de la Soledad, misión que se cumplió en 1811.

Antes de abandonar el lugar, los españoles celebraron un acto solemne, colocando en el torreón de la iglesia una placa de plomo, con una inscripción en la que se hacía constar que España ejercía su soberanía sobre el archipiélago malvinero. Las Cortes de Cádiz, al tomar conocimiento de ese hecho, dispusieron en 30 de marzo de 1812, "que cuando variaran las circunstancias, la regencia cuidaría de que volvieran a ocuparse tal cual estaban".²⁷ España, en ningún momento —como hemos expuesto— cedió los derechos indiscutibles de su soberanía a potencia alguna. Afianzada la independencia de la República Argentina con el juramento hecho en 9 de julio de 1816 por el Congreso reunido en la ciudad de San Miguel de Tucumán, y como legítima heredera de la Nación Española, tomó posesión del archipiélago en el

²⁶ A. GÓMEZ LANGENHEIM, *Elementos para la historia de nuestras Islas Malvinas*, Buenos Aires, 1939, 2 tomos. Anteriormente había publicado sobre el tema: *La tercera invasión inglesa*, Buenos Aires, 1934.

²⁷ PEDRO TORRES LANZAS, *Independencia de América, fuentes para su estudio, catálogo de documentos conservados en el Archivo General de Indias, primera serie*, Madrid, 1912, tomo II, p. 485; GOEBEL, op. cit., p. 485; RICARDO R. CAILLET-BOIS, *Una tierra argentina, las Islas Malvinas*, Buenos Aires, 1948, p. 404; CESÁREO FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 1901, tomo VII, p. 95 y JOSÉ TORRES REVELLO, *El último gobernador español de las Islas Malvinas*, en *Revista del Instituto de Historia del Derecho*, Buenos Aires, 1960, núm. 11, pp. 165-168.

acto oficial que celebró en puerto de la Soledad, el 6 de noviembre de 1820, el comandante de la fragata *Heroína*, coronel David Jewitt, en presencia de los capitanes y tripulaciones de naves pesqueras extranjeras, elevando el pabellón celeste y blanco que fue saludado con una salva de veintiún cañonazos.²⁸

A partir de 1823, ocupó el mando de las islas Malvinas el capitán retirado de milicias Pablo Areguati. Por decreto del 10 de junio de 1829, suscripto por el gobernador de Buenos Aires, general Martín Rodríguez, se creó la comandancia política y militar de las Malvinas y de las adyacentes al Cabo de Hornos en el mar Atlántico, con sede en Soledad, donde debía levantarse una batería. Se designó para ejercer las funciones de comandante a Luis Vernet.

Durante el mando de este jefe, se desarrolló la colonización de las Malvinas y se transportó ganado vacuno para poblar las estancias que se iban a establecer en el archipiélago. Vernet, el 10 de agosto, dio a conocer a los pesqueros extranjeros que frecuentaban las islas, que a partir de esa fecha debían someterse a las leyes de la República, para evitar los abusos que sobre la pesca venían cometiendo en aguas jurisdiccionales.

Dedicadas a esas faenas, naves norteamericanas fueron apresadas por orden del comandante Vernet, para enviarlas a Buenos Aires con el propósito de ser juzgados sus capitanes por un tribunal competente. El hecho originó una reclamación del cónsul Jorge W. Slacum, que llegó a expresarse en la nota que en 26 de noviembre de 1831 presentó al gobierno de Buenos Aires, que en nombre del de su país negaba todo derecho sobre las islas Malvinas, desconociendo además todas las medidas tomadas para reglamentar la pesca y que, por ser agravante la forma de su redacción para la soberanía argentina, no le fue admitida. El capitán Silas Duncan, al mando de la corbeta de guerra *Lexington*, en 7 de diciembre se dirigió al ministro de Relaciones Exteriores, Tomás Manuel de Anchorena, pidiéndole la entrega de Luis Vernet, que se encontraba en Buenos Aires, adonde se había trasladado con motivo del incidente, a quien acusaba de "piratería y robo". Ante la firme actitud asumida por el gobierno argentino en esa circunstancia, el marino norteamericano se trasladó con su nave a puerto de la Soledad, donde entró con bandera francesa el 28 de diciembre. Tres días más tarde desembarcó con fuerzas armadas, aprisionó a varios vecinos, clavó los cañones, inutilizó las armas y quemó la pólvora "y declaró finalmente a la isla libre de todo gobierno". Ante tal atropello, se iniciaron ante el cónsul Slacum, en Buenos Aires, las reclamaciones correspondientes. La forma

²⁸ ANGEL JUSTINIANO CARRANZA, *Campañas Navales de la República Argentina*, Buenos Aires, 1916; tomo III, pp. 176-178; y MARTINIANO LEGUIZAMON PONDAL, *Toponimia criolla en las Malvinas*, Buenos Aires, 1956, pp. 18-19.

intempestiva que asumió el funcionario norteamericano llevó a que le fuera cancelado por el gobierno argentino el acuerdo para el ejercicio de sus funciones, siendo reemplazado en las negociaciones por un enviado especial que arribó a Buenos Aires en junio de 1832. Era éste, el encargado de negocios Francisco Baylies, quien al entablar relaciones con las autoridades argentinas, usó en sus escritos un tono inusitado, pretendiendo además justificar la acción del comandante de la *Lexington*. El ministro Manuel V. Maza, a cargo interinamente de la secretaría de Relaciones Exteriores, demostró al representante norteamericano las inexactitudes que contenían sus escritos con respecto a supuestos agravios, lo que dio origen al retiro de Baylies, que solicitó su pasaporte.²⁹

VI

USURPACIÓN INGLESA

HALLÁNDOSE PENDIENTE CON Estados Unidos la reclamación interpuesta por la República Argentina, en plena paz y abusando de la fuerza, Inglaterra preparó dos naves, la fragata *Tyne*, al mando del capitán Hope y la corbeta *Clio*, de la que era comandante el capitán Juan Jacobo Onslow, que se dirigieron a las islas Malvinas.

El 20 de diciembre de 1832, arribaron las naves a Puerto Trinidad, don-

²⁹ GOEBEL, obra citada, pp. 484-507. Este autor, al referirse a Slacum, expresa que era un "individuo carente en absoluto de experiencia diplomática y tan falto de tacto como de buen juicio" (p. 490); GROUSSAC, obra citada, pp. 24-36; BARCIA TRELLES, obra citada, pp. 69-79; HÉCTOR RAÚL RATTO, *Historia de Brown*, Buenos Aires, 1939, tomo II, pp. 67-94; GÓMEZ LANGENHEIM, *Elementos para la historia*, cit., tomos I y II; FERNANDO GONZÁLEZ ROA, *El Dr. Vicente G. Quesada y sus trabajos diplomáticos sobre México*, México, 1925, pp. 41 y sigtes.; CAILLET-BOIS, cit., pp. 232 y sigtes.; JOHN F. CADY, *La intervención extranjera en el Río de la Plata, 1838-1850*, traducción de JUAN M. UTEDA, introducción de LUIS A. PODESTÁ COSTA, Buenos Aires, 1943, pp. 42-43; *Colección de documentos oficiales con que el gobierno instruye al cuerpo legislativo de la Provincia del origen y estado de las cuestiones pendientes con la república de los E.U. de Norte América sobre las Islas Malvinas*, Buenos Aires, 1832; (Reproducido en *Revista de la Biblioteca Nacional*, Buenos Aires, 1939, tomo III, pp. 177-364); y *Apéndice a los documentos oficiales publicados sobre el asunto de las Malvinas que contiene el esclarecimiento de los hechos perpetrados por el comandante Silas Duncan de la corbeta de guerra de los E.U. contra aquel establecimiento y sus habitantes*, Buenos Aires, 1832. (Reproducido en la *Revista de la Biblioteca Nacional*, Buenos Aires, 1939, tomo III, pp. 365-394); WILLIAM R. MANNING, *Diplomatic correspondence of the United States Inter-American Affairs*, Washington, 1932, volumen I.

de izaron la bandera de su nación, de donde se trasladaron a Puerto de la Soledad, anclando en este lugar el 2 de enero de 1833. Al siguiente día —3 de enero— izaba el capitán Onslow el pabellón inglés en la comandancia del lugar. Al conocerse en Buenos Aires este atentado, causó estupor por lo inaudito, levantándose el espíritu de la ciudadanía. El 16 de enero, el ministro Maza ponía en conocimiento del encargado de negocios de la Gran Bretaña, los hechos desarrollados en las Malvinas, pidiendo explicaciones sobre cuanto había ocurrido. La respuesta fue entregada al siguiente día, expresando el representante inglés que carecía de instrucciones de su gobierno para contestar la nota recibida.

Sobre los sucesos ocurridos, el gobernador Juan Ramón Balcarce dio cuenta a la Cámara de Representantes con un mensaje que fue leído en la sesión del 28 de enero. Todos los países del continente fueron informados por el gobierno argentino del atentado perpetrado por Gran Bretaña y ante la amenaza que se cernía sobre los países de América, manifestaba en su escrito "la suprema importancia de [seguir] una línea de conducta uniforme y perseverante, en cuanto se refiere a las antiguas colonias españolas, para rechazar con un sentimiento común, toda pretensión europea que pueda herir sus derechos de soberanía, violar la inmunidad que es debida a su rango de naciones, o que pueda ir tan lejos hasta imponer condiciones que ultrajen a las leyes comunes y meramente apoyadas por el abuso del poder".

El 27 de junio, el representante argentino en Londres, Manuel Moreno, presentaba una enérgica reclamación al gobierno británico. Lord Palmerston, a cargo del ministerio de Estado, en 8 de enero de 1834 contestó a Moreno, sin aportar prueba alguna, que pudiera tener su país en qué apoyar la ocupación de ese trozo del suelo argentino.³⁰

Desde entonces y hasta nuestros días, se han planteado constantemente reclamaciones diplomáticas. En conferencias internacionales se ha actualizado con firmeza la protesta de la República Argentina contra la ilegal ocupación que Inglaterra ejerce en el archipiélago malvinero, esperando la reintegración a su soberanía.

Hasta el presente la nación que de forma ilegítima ocupa las islas, no ha

³⁰ GOEBEL, obra citada, pp. 507-512; GROUSSAC, obra citada, pp. 47-68; RATTO, *Historia de Brown*, citada, tomo II, pp. 92-118; BARCIA TRELLES, obra citada, pp. 81-93; CAILLET-BOIS, obra citada, pp. 324 y sigtes. *Reclamación del Gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata contra el de Su Majestad Británica sobre la soberanía y posesión de las Islas Malvinas (Falkland)*, *Discusión Oficial*, Londres, 1841; *Memoria de Relaciones Exteriores presentada al Honorable Congreso Nacional en 1888*, Buenos Aires, 1888. Puede completarse el conocimiento de las fuentes sobre el archipiélago argentino con la consulta de JOSÉ TORRE REVELLO, *Bibliografía de las Islas Malvinas, obras, mapas y documentos (contribución)*, Buenos Aires, 1953.

mostrado prueba alguna que justifique la posesión, siendo viciados de nulidad todos sus actos por estar basados únicamente en la razón de la fuerza.

Y cerrando este escrito, transcribiremos la declaración del doctor Alfredo R. Palacios, que fue aprobada por el Senado de la República Argentina, cuyo alto cuerpo integra, en su sesión del 15 de junio de 1961, concebida en los siguientes términos: "Al considerar el convenio internacional de telecomunicaciones suscrito en Ginebra el 21 de diciembre de 1959, y no obstante la declaración de nuestra delegación dejando constancia de la soberanía argentina sobre las Islas Malvinas, Islas Sandwich del Sur, Islas Georgias del Sur y las tierras incluidas dentro del sector antártico argentino, el Senado reitera su protesta por el acto de fuerza realizado por Gran Bretaña al apoderarse del archipiélago, que forma parte del territorio argentino, reafirmando sus imprescriptibles e inalienables derechos, y declara que insiste en su designio irreductible de recuperar la tierra irredenta".

¿HACIA UNA FILOSOFÍA DE LA HISTORIA INTERAMERICANA?
TESIS DE VÍCTOR RAÚL HAYA DE LA TORRE Y SU
CONFRONTACIÓN CON LA TESIS DE TOYNBEE

MONELISA LINA PÉREZ-MARCHAND
Puerto Rico.

PLANTEAR EN ESTE MOMENTO la necesidad de que al formular una filosofía de la historia se incluya a las Américas, no constituye hoy, desde luego, una pretensión novedosa. Es forzoso reconocer que este reclamo ha sido percibido con mayor o menor claridad —y desde diversos ángulos— en el mundo occidental, no sólo desde que los filósofos de la historia europea dejaron de mirar al Nuevo Mundo como el del "buen salvaje" —que muchos consideraban como orbe sin historia— sino aun antes, aun desde los tempranos años de la conquista.

Desde entonces hubo ya quien fuera capaz de demostrar a través de sus ejecutorias, y de reclamar a través de epístolas a los gobernantes locales y a los monarcas, "cierta" capacidad para comprender con simpatía la situación del hombre americano.¹

Posteriormente, entre otros, Herder, Hegel, Marx, Spengler, etc., también se ocuparon de América al exponer sus respectivas filosofías de la historia. Pero al hacerlo, utilizaron siempre categorías interpretativas europeas, lo que les incapacitó para alcanzar una visión comprensiva de aquélla.

Aclararla es cuestión de vital interés para el hombre de nuestros días, no sólo para el hombre de América. Porque, de ser cierto —como se pretende—

¹ Recuérdese a este efecto, al singular defensor de los indios, Fray Bartolomé de las Casas, y su gran polémica con el jurista español Ginés de Sepúlveda por razón del concepto que de los indios americanos y del trato que estimaba debía dárselos. Recuérdese asimismo en las *Cartas de relación de la conquista*, de Hernán Cortés, dirigidas a los soberanos españoles, la evidente simpatía con que aquél describe el mercado indígena y la habilidad de los artífices indígenas, a quienes compara ventajosamente con los europeos. Cf. *Cartas de relación de la conquista*. México, 1943.