

LAS MALVINAS SON ARGENTINAS

RESIDENCIA
DE LA NACION
SECRETARIA DE
PRENSA Y DIFUSION
REPUBLICA
ARGENTINA

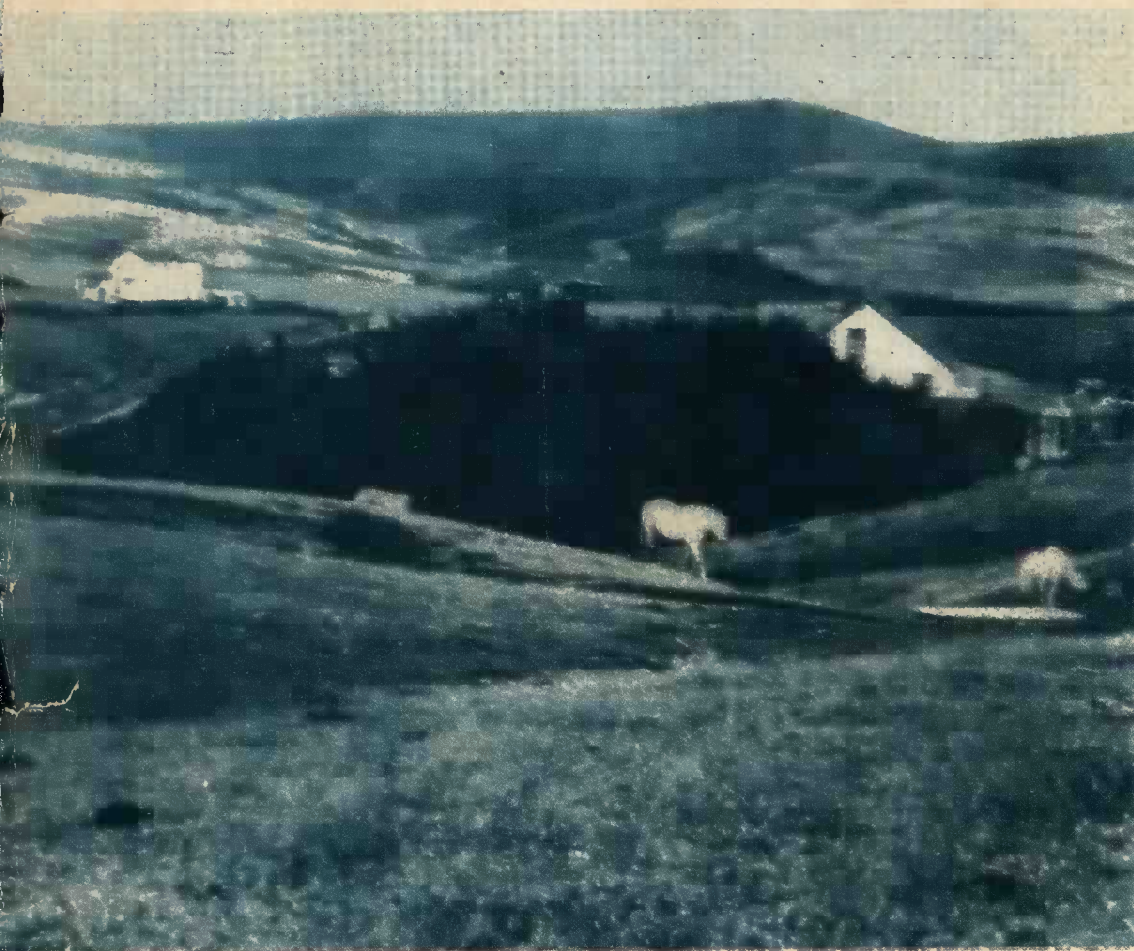


ISLAS
MALVINAS

ANTARTIDA
ARGENTINA



Este trabajo ha sido encomendado expresamente al historiador y redactor de esta Secretaría de Prensa y Difusión, profesor Juan Carlos Moreno.



Flora y Fauna



Una calle de las Islas Malvinas

LAS MALVINAS SON ARGENTINAS



PRESIDENCIA DE LA NACION
SECRETARIA DE PRENSA
Y DIFUSION
BUENOS AIRES - 1974

**La Excelentísima
Señora Presidente de la
Nación Argentina,
Doña María Estela
Martínez de Perón.**

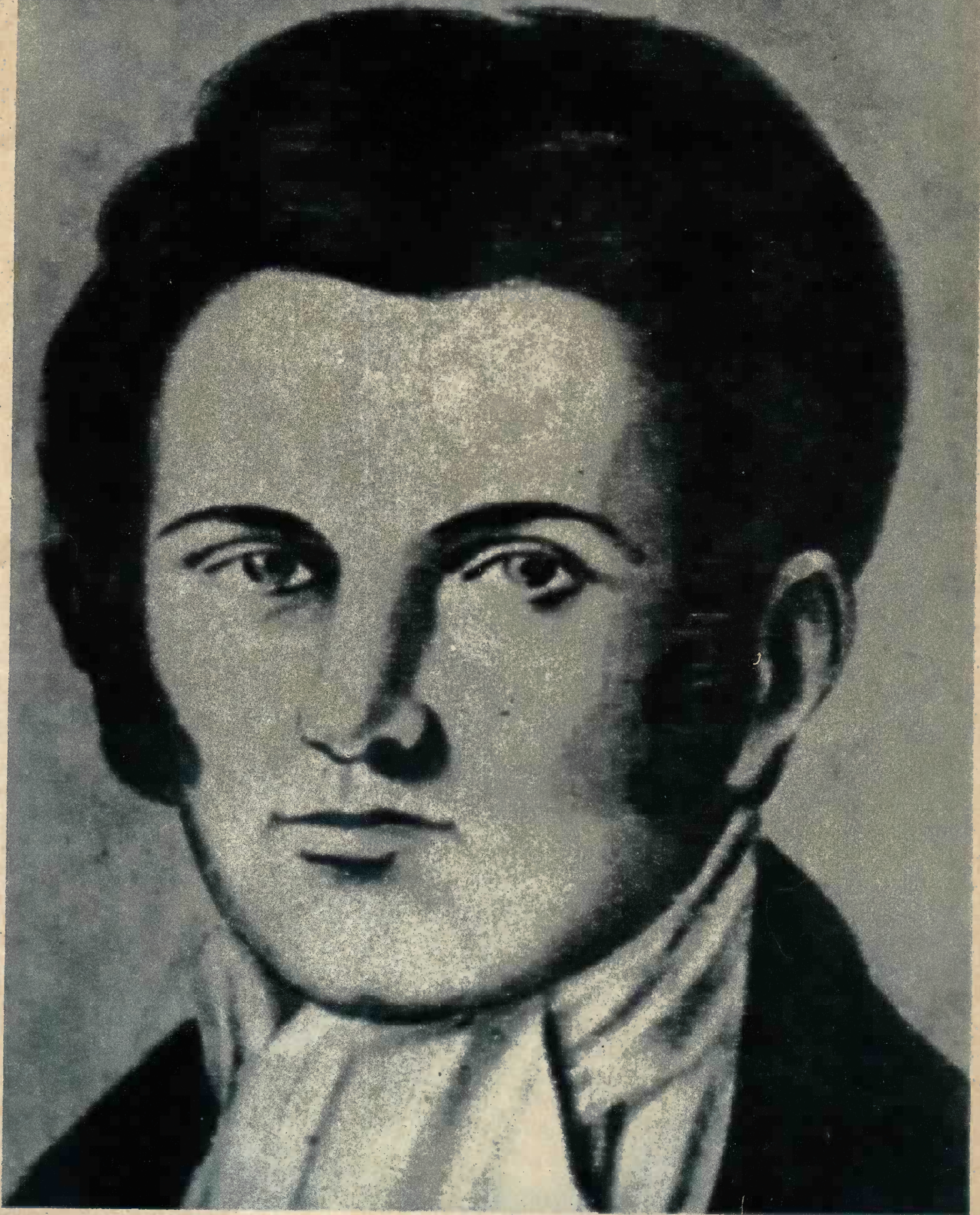


**El gaucho Antonio Rivero,
un criollo entrerriano
que recuperó las Islas Malvinas
y las retuvo durante seis meses,
después de la usurpación de 1833.**



UM
PAZ

**Don Luis Vernet,
tercer gobernador
de las Malvinas,
designado comandante
político y militar
de las islas
por decreto
del 10 de junio de 1829.**



**La bahía Stanley
y la avenida costanera,
en cuya ribera se alza
el templo anglicano,
construido con piedras rojas locales.**



PRIMERA PARTE

LA SOBERANIA ARGENTINA



Los derechos argentinos

Si existe una propiedad cuya pertenencia no puede discutirse legalmente, es el territorio de las Islas Malvinas.

Los derechos argentinos en el archipiélago están fundados en títulos irrefutables. Historiadores y juristas argentinos, de reconocidos méritos, lo han probado exhaustivamente; pero sin duda tendrá más crédito, en el orden internacional, la demostración hecha por autores extranjeros, a quienes no se puede tachar de parcialidad.

Refirámonos a los que, en este aspecto, nos parecen los más importantes: el español Camilo Barcia Trelles, autor de **El problema de las Islas Malvinas**; el francés Paul Groussac, autor de **Las Islas Malvinas**; el uruguayo Mario Luis Migone, autor de **Mis 33 años de vida malvinera**; y el norteamericano Julius Goebel, hijo, autor de **La pugna por las Islas Malvinas**.

El jurista Barcia Trelles, con aportes de una clara argumentación y acertada exposición doctrinaria, prueba el indiscutible derecho argentino. En contra de algunos autores liberales, que minimizan el valor de la bula de partición **Inter coetera**, del Papa Alejandro VI, dada el 4 de Mayo de 1493 (al año siguiente del descubrimiento de América), el abogado español sostiene que dicho documento ha sentado jurisprudencia en su época, y que sus cláusulas, como los documentos de otros pontífices que trataron el mismo tema, han sido acatadas por todos los gobiernos europeos, aun por la misma Inglaterra, antes de producirse la disidencia del protestantismo.

La verdad es que Portugal, la otra parte interesada, en el tratado de Tordesillas celebrado en 1494 aceptó, con ligeras modificaciones, el trazado de límites consignado en la bula alejandrina; y Francia reconoció la validez del mismo documento al devolver las Islas Malvinas a España, cuando ésta se las reclamó, a pesar que de aún no se había instalado en ellas.

"Alude Alejandro VI — escribe Barcia Trelles —, con insistencia sobradamente simbólica y de modo indistinto a islas y tierras firmes, lo cual indica que se entendían incluidas dentro del área atribuida a España las posesiones insulares y por ende el archipiélago de las Malvinas, entonces ignorado, pero que constituía potencialmente una prolongación de la soberanía española sobre la denominada tierra firme" (1).

De lo expuesto se demuestra que, al menos en aquellos años, el mero descubrimiento de una tierra no era título suficiente para conceder la soberanía.

El historiador Paul Groussac publicó en la revista de la Biblioteca Nacional, de la cual era director, un estudio con un análisis de los viajeros que vieron o declararon haber visto el archipiélago. Su trabajo contiene algunos errores, como su opinión, hoy inaceptable, de someter el litigio al arbitraje de la Corte Internacional de Justicia de La Haya. Por lo demás, el análisis que hace de los distintos navegantes que se atribuían el descubrimiento, la ocupación de las islas por Francia y su devolución a España, la instalación del gobierno argentino, la usurpación por Gran Bretaña y las reclamaciones diplomáticas, le permiten establecer, por un camino de consecuencia lógica, la legalidad de la propiedad argentina. El senador Alfredo L. Palacios obtuvo, por una ley del Congreso, que se tradujera la obra de Groussac del francés al castellano y se hiciera una edición oficial, en 1934.

El Padre Migone no sólo escribió un libro sostenedor de los derechos argentinos, sino que él mismo, personalmente, asumió esa actitud dentro del territorio insular, en su carácter de capellán católico, desde que tuvo la certeza de la legitimidad argentina. En **Mis 33 años de vida malvinera** relata su experiencia misional en el archipiélago; su convivencia con los isleños, en su mayoría pertenecientes al culto anglicano; las gestiones que hizo para introducir el primer cinematógrafo y la primera usina eléctrica en Puerto Stanley; el combate naval anglo-alemán en aguas insulares, en 1914, y, finalmente, lo que particularmente nos interesa, sus estudios y reflexiones personales, que lo condujeron a descubrir la verdad y a sostenerla con firmeza.

Es preciso destacar el mérito del Padre Migone. Se trata del testimonio de un extranjero que entró en las islas para ejercer allí su misión pastoral, creyendo de buena fe que la ocupación británica estaba justificada, y que, al conocer la verdad en el propio terreno, defendió la posición argentina sin hesitaciones. Su actitud es clara y valiente, distinta de la que adoptaron otros capellanes que le siguieron

(1) Camilo Barcia Trelles: **El problema de las Islas Malvinas**, Alcalá de Henares, España, 1943.

en la conducción de la grey insular. El padre Mignone era un enamorado de las Malvinas. Vivió allí 35 años y allí quiso morir y ser sepultado.

A mi juicio, el trabajo más concluyente desde los puntos de vista histórico, legal y diplomático, es el tratado del doctor Julius Goebel, hijo, norteamericano, editado por la Universidad de Yale, en 1926, **The struggle for the Falkland Islands**, vertido al castellano por la Marina argentina con el título de **La pugna por las Islas Malvinas**. ¿Qué interés perseguía Goebel con defender la causa argentina? Ninguno. Nunca estuvo en el país y nada lo ligaba a nosotros. Se trataba de su tesis doctoral. Sólo su fuerte vocación profesional y su amor por la verdad y la justicia lo movieron a escribir este monumento jurídico. Con parsimonia y lógica, Goebel presenta todo el panorama insular, desde sus orígenes, y lo analiza exhaustivamente con claros razonamientos. Después de estudiar la faz geográfica y de referirse a los distintos viajes de exploración por los mares del Sur, enfocando los descubrimientos y las ocupaciones, esclarece con precisión, dos puntos controvertidos: el desalojo de Puerto Egmont y la soberanía argentina heredada de España.

Respecto del primer punto refuta la arbitraria intrusión británica en la isla de la Cruzada, en Malvina Oriental, con la fundación del Puerto Egmont; detalla las pacíficas gestiones de las autoridades españolas para obtener la evacuación pacífica, y luego, ante la negativa de los ingleses, su expulsión por la fuerza. En el deseo de evitar una contienda armada, el gobierno de Madrid consiente en restituir Puerto Egmont a los ingleses, como reparación por los daños infligidos, con el compromiso de los ocupantes de evacuar el fuerte a los tres años, en forma definitiva, como en efecto sucede. De este modo Gran Bretaña reconocía implícitamente la soberanía española sobre la totalidad del archipiélago.

La transferencia por España a la Argentina se produce automáticamente con la revolución triunfante, como aconteció con todo el territorio nacional hasta la declaración de la independencia, de 1816. La soberanía argentina está expuesta con claridad y apoyada con documentos revisados por el autor, en diversas fuentes, algunos en los archivos de Madrid y de Simancas ⁽¹⁾.

Por otra parte, la soberanía argentina fue afianzada por las autoridades de Buenos Aires con la

concreción de funciones administrativas, la explotación pecuaria y pesquera y la vigilancia de las costas insulares y patagónicas hasta el Cabo de Hornos.

Los derechos argentinos en las Islas Malvinas están fundados en títulos de **orden histórico, geográfico y jurídico**.

En el **orden histórico**, la soberanía surge por sucesión natural de España, con la emancipación. La Madre Patria ejercía su dominio en virtud de la bula de Alejandro VI, de 1493, ratificada al año siguiente por el tratado de Tordesillas. Por tales documentos se distribuyeron las tierras americanas, incluso las no descubiertas, entre España y Portugal. Con la revolución de 1810 las islas pasaron a depender de la Argentina, y así fue reconocido por España y por todos los países con los cuales la Argentina mantenía relaciones amistosas.

En el **orden geográfico** el archipiélago está integrado por un conjunto de islas e islotes situados dentro de la plataforma continental argentina. Su estructura geológica es similar a la de Tierra del Fuego. Las islas están unidas a la Patagonia por medio de un cordón montañoso submarino, que no sobrepasa los 155 metros de profundidad. Tanto por el Norte como por el Sur de ese verdadero cordón umbilical, el talud desciende profundamente a la hoya oceánica.

La misma **Enciclopedia Britannica** apoya esta conexión geográfica al decir: "Las Islas Malvinas forman esencialmente parte de la Patagonia, con la cual se hallan conectadas por una meseta submarina".

En el **orden jurídico**, los tratadistas de derecho internacional y de gentes que se han referido al problema, han probado fehacientemente la legalidad de la posición argentina: 1º, por la bula pontificia mencionada y el tratado de Tordesillas; 2º, por la sucesión territorial de España con la emancipación; 3º, por el acatamiento de los representantes extranjeros, entre ellos del capitán inglés James Weddell, en la asunción del gobierno insular por el coronel de marina David Jewett, en 1820, y 4º, por la ocupación ininterrumpida con actos administrativos realizados por funcionarios argentinos, hasta el día de la agresión británica, en 1833.

(1) Julius Goebel, hijo: **La pugna por las Islas Malvinas**, Servicio de Informaciones Navales, Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1950.

El descubrimiento

Las más recientes investigaciones han demostrado que el descubridor de las Islas Malvinas fue el navegante florentino Américo Vespucio. Muchos historiadores habían rechazado esta posibilidad, guiándose por los relatos de Fernández de Navarrete que descartaba el hallazgo, dada la oscuridad que presentan las cartas vespucianas.

El ingeniero argentino Nicanor Alurralde, miembro de número del Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Australes Argentinas, en un minucioso análisis de la carta de navegación del tercer viaje, en 1501, cotejando las mediciones de longitud y la denominación de los vientos empleada en aquella época, arriba a la conclusión de que Vespucio, al llegar al paralelo 52°, frente al estrecho de Magallanes, todavía no descubierto, es impulsado por un terrible temporal hacia el Oriente, con gravísimo peligro de zozobrar, y ve por primera vez las islas.

Alurralde transcribe la parte pertinente del relato de Vespucio, que dice: "En medio de la tormenta avistamos el 17 de abril una nueva tierra, de la cual recorrimos cerca de veinte leguas, encontrando la costa brava, y no vimos en ella puerto alguno, ni gente, creo que porque el frío era tan intenso que ninguno de la flota podía remediar ni soportarlo" (1).

La posición geográfica, la distancia de la costa y la extensión de la tierra escarpada vista coinciden con la parte Suroeste de las Islas Malvinas.

Veinte años después, el piloto español Esteban Gómez, integrante de la expedición de Hernando de Magallanes, ve por segunda vez el archipiélago. Después del hallazgo del estrecho, el capitán Gómez desertó y retornó a España. Siguiendo el camino más corto, atravesó el océano Atlántico en busca del Cabo de Buena Esperanza, y a trescientas millas de la costa patagónica avistó las islas y las determinó aproximadamente. Con su informe, el portugués Diego Ribero, cartógrafo de Carlos V, confeccionó en 1527 la **Carta Universal que contiene todo lo que del nuevo mundo se ha descubierto hasta ahora**, donde ubica las islas con el

nombre de la nave de Gómez: **San Antón**. La toponimia **Sansón**, que figura en algunas cartas geográficas, es errónea, y no puede atribuirse a barco ni a navegante homónimos, que no existieron en esa época. La transformación de la grafía se explica así: Ribero, en su extensa y minuciosa carta, registra las islas abreviadamente: **S. Antón**. En copias posteriores se elimina el punto y aparece **Sansón**, con la t sustituida por la s antigua, de donde resulta **Sansón** en lugar de **Santón**.

El prolijo estudio que del itinerario y la cartografía antigua hizo el capitán de fragata Héctor R. Ratto, prueba que las coordenadas del referido itinerario son las correspondientes a las Islas Malvinas. Ratto vio una copia antigua de la carta de Ribero en la biblioteca de Weimar, Alemania (1).

Las llamadas islas **Sansón** y de **Los Patos**, por Alonso de Santa Cruz en su carta geográfica de 1541, no son otras que las Malvinas. Más tarde, en 1562, el cartógrafo Bartolomé Olives, en su mapa universal, repite la nomenclatura alterada. Alonso de Santa Cruz no viajó por el Sur y se basaba en cartas y datos obtenidos con posterioridad al islario de Ribero.

Aunque no pueden ser descartadas terminantemente, son inseguras las relaciones del español Pedro de Vera y del portugués Alonso de Camargo, a quienes algunos historiadores atribuyen el descubrimiento del archipiélago en 1525 y 1539, respectivamente.

Menos pueden tomarse en serio los presuntos descubrimientos adjudicados por Gran Bretaña a los navegantes ingleses John Davis, en 1592, y Richard Hawkins, en 1594, que merodeaban por las costas suramericanas, saqueando las florecientes colonias españolas, con cuyos botines acrecentaron el poderío de las Islas Británicas. En la **Historia de Davis**, escrita por John Jane, no se fija latitud ni se dan nombres, y se describe impropriamente la tierra por él supuestamente avistada. En cuanto al pirata Hawkins, condenado a muerte y perdonado por Felipe II, dos compatriotas suyos, Burney y Chambers, se encargan de desvirtuar la identificación de las islas por él supuestamente descubiertas.

(1) Nicanor Alurralde: El primer descubrimiento de las Islas Malvinas, Boletín del Centro Naval, Buenos Aires, marzo de 1967.

(1) Héctor R. Ratto: El descubrimiento del archipiélago de las Malvinas debe asignarse al piloto Gómez o al capitán Vera, "La Prensa", 17 de junio de 1934.

El 24 de enero de 1600 recalca en el archipiélago el navegante holandés Sebald de Weert, al mando del navío **Geloof**; se abastece de agua, ubica las islas, las bautiza con su nombre y desde entonces aparecen registradas como **Sebaldinas**. Durante todo el siglo XVII y parte del XVIII los geógrafos respetan la toponimia holandesa, creyendo de buena fe que el descubrimiento estaba bien atribuido.

El 28 de enero de 1690 el navegante inglés John Strong atraviesa el canal que separa las dos grandes islas principales, al que denomina **Falkland Sound**, en memoria de su protector Lord Falkland. Posteriormente, los ingleses extendieron el nombre del estrecho a la isla occidental y, más tarde, con su característica táctica imperialista, a todas las islas.

La primera ocupación

La Compañía del Mar del Sur, de La Rochelle, Francia, inició los grandes viajes de exploración con el capitán de navío Beauchesne en los barcos **Phelypeaux**, **Maurepas** y **Bonne Nouvelle**. Después de recorrer el Pacífico y regresar por el Cabo de Hornos avistan, el 19 de enero de 1701, un islote del archipiélago que bautizan con el nombre de **Beauchesne** y se internan en una gran bahía de la isla Occidental, por donde más tarde penetraría Bougainville.

El 14 de octubre de 1704, en el **Saint-Charles**, procedente de Saint-Malo, el comandante Pedro Poéré descubre otro islote no registrado, al que llama como su armador, **Danycan**.

El ingeniero Amadeo Frezier, en la nave **Marianne**, desembarca en el archipiélago en 1714 y a su regreso a Francia escribe **Relación del Viaje al Mar**, que Groussac considera "el primer trabajo científico referente a nuestro archipiélago".

Merecen destacarse los viajes de Luis Antonio de Bougainville, notable explorador francés, a quien se debe la primera ocupación de las Malvinas y la fundación de una colonia organizada. Bougainville contaba con la protección del duque de Choiseul y su expedición estaba integrada por las naves **L'Aigle** y **Sphinx**. Partió de Saint-Malo el 8 de septiembre de 1763, conduciendo un médico, un herrero, un carpintero, seis marineros y varios obreros, que viajaban con sus esposas y sus hijos.

Hicieron escalas en las Canarias y en Montevideo, y llegaron al archipiélago el 31 de enero de 1764. El 2 de febrero fondeó en la gran bahía que llamó **Française**, donde fundó el puerto San Luis, que inauguró con canto de Te Deum y salva de veintiún cañonazos. Los franceses levantaron viviendas con jardines, cultivaron la tierra y metieron el ganado en corrales. La madera de construcción la traían de Tierra del Fuego.

Cuando estaba en marcha la flamante colonia, Bougainville regresó a su patria. Luego de haber informado al rey de la ocupación de las islas organizó un segundo viaje y zarpó en **L'Aigle** el 5 de octubre, llevando herramientas, semillas y otro contingente de hombres. Al descender en Puerto San Luis, el 5 de enero de 1765, cuenta en su libro, "volví a encontrar a mis colonos sanos y contentos" (1). La colonia prosperaba rápidamente con la cría del ganado, el cultivo del suelo, la caza y la pesca.

Del gentilicio de los habitantes de Saint-Malo, de donde provenía la mayor parte de los viajeros, derivóse el nombre de las islas: **malouins**, **malvinas**, **malvinas**.

L'Aigle hizo un tercer viaje al archipiélago llevando otro grupo de hombres y provisiones. Pero Bougainville hubo de quedarse en París y viajar poco después a Madrid para afrontar la protesta del gobierno español, enterado de la ocupación francesa, que reclamaba las islas como pertenencia suya.

Bougainville no discute ni alega el título, no suficiente, pero sí importante, de la primera ocupación efectiva del archipiélago. Reconoce los anteriores derechos de la Corona española. Procede de acuerdo con el derecho internacional imperante, atendiendo la prioridad de España sobre los territorios de la América del Sur, aun de aquéllos no ocupados todavía, pero que estaban implícitamente contenidos en el tratado de Tordesillas. El noble Bougainville, que había puesto casi toda su fortuna en aquella empresa, es comisionado por el monarca francés para hacer la entrega de Puerto San Luis al representante español, el capitán de navío Felipe Ruiz Puente. La transferencia se hace efectiva el 1º de abril de 1767.

(1) Luis Antonio de Bougainville: **Viaje alrededor del mundo**, Editorial Espasa Calpe, Buenos Aires, 1946.

"España reivindicó estas islas como una dependencia de la América Meridional —dice francamente Bougainville—; y habiendo sido reconocido su derecho por el Rey, recibí orden de ir a entregar nuestros establecimientos a los españoles" (2).

Por los gastos invertidos en la colonia, España indemniza a Francia con 618.108 libras tortonesas. Respecto de este punto, añade Bougainville: "Habiendo reconocido Francia el derecho de Su Majestad Católica sobre las Islas Malvinas, el Rey de España, por un principio de derecho público conocido en todo el mundo no debía ningún reembolso por estos gastos. Sin embargo, como adquirió los navíos, bateles, mercaderías, armas, municiones de guerra y de boca, que componían nuestro establecimiento, este monarca, tan justo como generoso, ha querido reembolsarnos de nuestros adelantos, y la suma supradicha nos ha sido entregada por sus tesoreros, parte en París y el resto en Buenos Aires".

Antes de despedirse Bougainville leyó a sus compatriotas una carta del Rey francés por la que les permitía "quedar allí, bajo el dominio del Rey Católico. Algunas familias aprovecharon este permiso...".

El entredicho anglo-español

El Almirantazgo británico tenía conocimiento del proyecto confeccionado por el almirante Jorge Anson al regreso de su viaje por los mares del Sur (1740-1744), y en 1748 manifestó su deseo de explorar las islas; pero se vio obligado a desistir de su propósito ante la advertencia del ministro español Carvajal. Téngase presente que, en 1748, antes de que se produjera ninguna ocupación, ya España consideraba el archipiélago de su propiedad.

Varios años después, el 23 de enero de 1765, el comodoro John Byron, al mando de la fragata **Dolphin**, llegaba a la isla **Croisade** (Cruzada), del grupo de Malvina Oriental, visitada y bautizada con anterioridad por Bougainville, y desembarcaba en una caleta que denominó **Puerto Egmont**, en honor del primer lord del Almirantazgo. Al año siguiente, el capitán inglés John Mac Bride, al frente

(2) Idem.

de la nave **Jason**, arribó a la isleta mencionada el 8 de enero de 1766, casi dos años después de la fundación del Puerto San Luis por Bougainville. De este modo Gran Bretaña, que se había abstenido ante la advertencia de Carvajal, acomete sin escrúpulos la ocupación de Puerto Egmont, sabiendo además que al otro lado se hallaba el fuerte francés.

Tal ocupación se hacía por iniciativa de lord Egmont, de acuerdo con el memorial preparado por el comodoro Byron. "La lectura de estos documentos —escribió Egmont— demostrará la importancia de la estación, que es indiscutiblemente la llave de todo el océano Pacífico. Esta isla debe dominar los puertos y el comercio de Chile, Perú, Panamá, Acapulco y, en una palabra, todos los territorios que dan sobre el mar. Hará que en adelante todas nuestras expediciones a esos lugares resulten lucrativas, de carácter fatal para España...".

Con tales términos se expone a la faz del mundo la política que siguió posteriormente Gran Bretaña con los territorios españoles y sus sucesores en la América Latina.

Felipe Ruiz Punte, primer gobernador español en las Islas Malvinas, desarrolló una considerable administración. Mantuvo una estricta vigilancia en las costas insulares y patagónicas hasta el Cabo de Hornos, y se preocupó de la atención religiosa de los habitantes. De este modo obtuvo la llegada a las islas de sacerdotes y de una imagen de Nuestra Señora de la Soledad, que le envió el gobernador Francisco de Paula Bucareli desde Buenos Aires.

Sabedor un día Ruiz Punte de la existencia de un establecimiento inglés en Puerto Egmont, en la isla de la Cruzada o Trinidad (llamada por los ingleses **Saunders**) envía al teniente de navío Mario Plata con instrucciones para requerir al jefe británico, capitán Anthony Hunt, comandante de la fragata **Tamar**, se retirara de aquella tierra perteneciente a la Corona española. El capitán Hunt hace caso omiso al aviso y Ruiz Punte comisiona entonces al capitán Fernando Rubaleava que efectúe un relevamiento de la zona de Puerto Egmont y se traslade a Buenos Aires para comunicar los hechos a Bucareli.

El gobernador de Buenos Aires comprendió que no conseguiría nada por medios pacíficos y resuelve poner en ejecución las órdenes recibidas de Ma-

EJERCITO ARGENTINO -
INSTITUTO GEOGRAFICO MILITAR
CARTA PROVISIONAL DE LA
REPUBLICA ARGENTINA

ISLAS MALVINAS

TERRITORIO NACIONAL
DE LA TIERRA DEL FUEGO
ANTARTIDA, E ISLAS
DEL ATLANTICO SUR















COMPILADA EN EL AÑO 1940
ES PROPIEDAD LEY 11723

DOCUMENTOS UTILIZADOS



-  Levantamiento regular
-  Levantamiento expeditivo
-  Compilación

REFERENCIAS

-  Poblacion menor de 2.000 habitantes
-  Pt. Stanley
-  San Martín
-  Casa
-  Estación radiotelegráfica - Faro
-  Escollo o arrecife
-  Banco de arena
-  Curso de agua permanente
-  Curso de agua temporario
-  Laguna permanente
-  Laguna temporaria
-  Punto acotado
-  Cota batimétrica
-  Zona de seguridad Ley N° 12.913

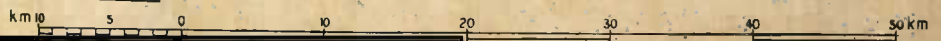
ABREVIATURAS

A.	B.	C.	Arroyo	Bahía	Cabo
Cal.	Co.	Ens.	Caleta	Cerro	Ensenada
Ea.	Ero.	Fo.	Estancia	Estero	Faro
I.	Ites.	Lag.	Isla	Islotes	Laguna
Mte.	Pobl.	Pt.	Monte	Población	Puerto
P.	R.		Punta	Río	

PROYECCION POLICONICA MERIDIANO
CENTRAL 64° OESTE DE GREENWICH

PRINCIPALES DOCUMENTOS UTILIZADOS
1) Derrotero Argentino 1ª Edición 1945
2) Plano de D. Luis Vernet
3) Carta Marina Inglesa 1354 A-B

ESCALA 1: 500000



drid, por cédula real del 25 de febrero de 1768, de proceder por la fuerza en caso necesario. Da instrucciones al capitán de navío Juan Ignacio Madariaga, apostado en Montevideo, el cual parte el 11 de mayo de 1770 al frente de una escuadra integrada por cuatro fragatas y un jebeque.

Cuando Madariaga llega a las islas se entera de que el capitán Hunt había abandonado el fuerte, quedando en su lugar el capitán Guillermo Maltby, comandante de la fragata **Favorite**. Madariaga intenta por la persuasión obtener que los ingleses evacuaran el fuerte. Ante una respuesta negativa envía un ultimátum al capitán Maltby y otro al capitán Jorge Farmer, que tenía a su cargo el torreón artillado. El jefe británico contesta que se defenderá hasta "dar la vida".

El 10 de junio Madariaga ordena el disparo de dos cañonazos a modo de advertencia, sin resultado. Los jefes británicos pensaban sin duda que se trataba de simples amenazas, sin entender que la demora de Madariaga se debía a su intención de agotar los términos pacíficos para evitar derramamiento de sangre. Ante aquella obstinación, las fragatas españolas comenzaron a cañonear el fuerte y las naves inglesas. Al mismo tiempo se despacharon lanchas a tierra con soldados que tiraban contra el torreón. Los ingleses, por su parte, descargaban sus baterías desde mar y tierra. La lucha fue mucho más reñida de lo que traslucen las crónicas escuetas de la época. Hubo bajas por ambas partes.

La fragata **Favorite** se rindió y el torreón izó bandera de parlamento. Un oficial inglés corrió al encuentro del jefe español que dirigía las operaciones de tierra, en demanda de capitulación. Las condiciones estipuladas por el capitán Madariaga fueron moderadas: los ingleses retirarían sus efectos y tendrían los víveres necesarios; pero no podían partir hasta que lo dispusiese el gobernador, capitán de navío Felipe Ruiz Puente.

En la entrevista que ambos jefes españoles mantuvieron en Puerto Soledad, el 27 de junio, se resolvió que el teniente Juan Serveto permaneciera en Puerto Egmont con treinta hombres, un médico y el capellán Fray Valentín Ponce de León. Madariaga partió hacia España para dar cuenta al Rey de la expulsión de los ingleses de Puerto Egmont. Esta es la primera victoria lograda por fuerzas es-

pañolas contra los ingleses en la América del Sur.

La expulsión de los ingleses dio origen a una enérgica protesta del gobierno de Londres ante el rey Carlos III, a quien exigían desagravio y reparaciones. Al mismo tiempo retiraba su embajador en Madrid y amenazaba con desencadenar la guerra. España solicitó ayuda a Francia y ésta le aconsejó negociar con Gran Bretaña. A fin de evitar un conflicto bélico, el gobierno español transige mediante un acuerdo (22 de enero de 1771), que lo obliga a desautorizar a Bucareli y restituir temporariamente Puerto Egmont a los ingleses, estableciendo, sin embargo, que el convenio "no puede ni debe afectar en nada la cuestión del derecho anterior de soberanía de las Islas Malvinas". Y en un pacto secreto se establecía que Puerto Egmont sería desalojado definitivamente por los ingleses al cabo de tres años, como ocurrió efectivamente el 22 de mayo de 1774.

Acerca del pacto secreto, que eliminaba toda futura pretensión británica, habla extensamente el jurista norteamericano Goebel. Expresa en uno de los párrafos: "Después del abandono de Puerto Egmont por los británicos, en 1774, los españoles ejercieron la más absoluta soberanía sobre todo el grupo de las islas, no limitando sus actos de gobierno y de control a las mismas, sino que extendieron su dominio hasta los mares adyacentes, en un esfuerzo tendiente a prohibir o, por lo menos, a dificultar, las actividades de pesca practicadas por otras naciones en los mares del Sur. No parece que estos actos hayan encontrado resistencia alguna. Los británicos los aceptaron, y mediante la convención de Nootka Sound les dieron su consentimiento formal al reconocer el **status quo** existente en la mitad meridional de la América del Sur".

En su obra **La guerra y la política constitucional**, el historiador Adolfo Saldías expresa: "Los publicistas y estadistas británicos de ese tiempo están acordes en el alcance del convenio del 22 de enero de 1771, por el cual, según ellos mismos, Inglaterra cedió las Islas Malvinas a España". Miller, en su **Historia del reinado de Jorge III**, refiriéndose a este arreglo dice: "Los ministros se habrían hecho responsables en el más alto grado si hubiesen envuelto a la nación en una guerra por no admitir una excepción tan insignificante como la reserva del mejor derecho a uno o dos puntos estéri-

les, bajo un cielo ventoso y en tan dispares comarcas... La posibilidad de igual disputa desapareció por el total abandono que hizo del establecimiento tres años después".

Durante 43 años las Malvinas estuvieron administradas, sin interrupción, por mandatarios españoles, designados por el gobernador o el virrey de Buenos Aires, y desde 1785 regidas, con inclusión de la Tierra del Fuego, bajo una misma comandancia. La nómina de los gobernadores españoles y sus actos de gobierno están contenidos en la obra del historiador argentino Antonio Gómez Langenheim: **Elementos para la historia de Nuestras Islas Malvinas.**

El dominio argentino

Aunque comúnmente la capital argentina de las islas es llamada Puerto Soledad, su nombre de origen es Nuestra Señora de la Soledad, declarada Patrona del puerto insular. Cuando el capitán español Felipe Ruiz Puente solicitó a Bucareli asistencia espiritual para los isleños, el gobernador de Buenos Aires le envió, en enero de 1768, en la fragata **Aguila**, "una imagen de bulto de Nuestra Señora de la Soledad, tutelar de dichas islas, con vestido de terciopelo guarnecido, a más de diversos ornamentos y otras cosas del culto" (1).

Casi nunca faltó clero en las islas. Con Bougainville había ingresado el historiador benedictino Dom Pernetty. Durante el período español jamás faltó asistencia religiosa en el archipiélago, provista por las autoridades de Buenos Aires. Fray José Zambrano, español, actuó hasta 1810 y le sucedió el presbítero Juan Canosa, quien permaneció hasta el 13 de febrero de 1811. Según el historiador salesiano Raúl A. Entraigas, fray José Zambrano había retornado a Soledad a ejercer su ministerio entre los años 1823 y 1829 (2).

Pero si durante alrededor de un decenio no hubo asistencia espiritual en las islas, no por eso estuvo abandonado Puerto Soledad, como alegaban algu-

(1) Fray José Brunet, mercedario: *La Iglesia en las Islas Malvinas durante el período hispano (1767-1810)*, Buenos Aires, 1969.

(2) Raúl A. Entraigas, SDB: *Monseñor Fagnano*, Buenos Aires, 1945.

nos diplomáticos norteamericanos y británicos, para tratar de justificar los actos de violencia cometidos por esos dos países en 1831 y 1833. Permaneció en el archipiélago un grupo de españoles criollos e indios afincados a la tierra y dedicados al cuidado del ganado vacuno disperso por las praderas.

La soberanía argentina en Islas Malvinas comenzó a ser ejercida automáticamente con la revolución victoriosa del 25 de Mayo de 1810. Existen constancias, poco divulgadas, de actos administrativos cumplidos por las autoridades argentinas o sus mandantes, durante el interregno de 1810-1820. Damos algunos:

1º Una de las primeras medidas tomadas por la Primera Junta de Gobierno consistió en el despacho de un expediente, demorado por la renuncia del virrey Cisneros, referente a la solicitud de sueldos complementarios del capitán Gerardo Bordas, último gobernador español de las Malvinas. El documento fue suscripto por el presidente Cornelio Saavedra y el secretario Juan José Paso, el 30 de mayo de 1810.

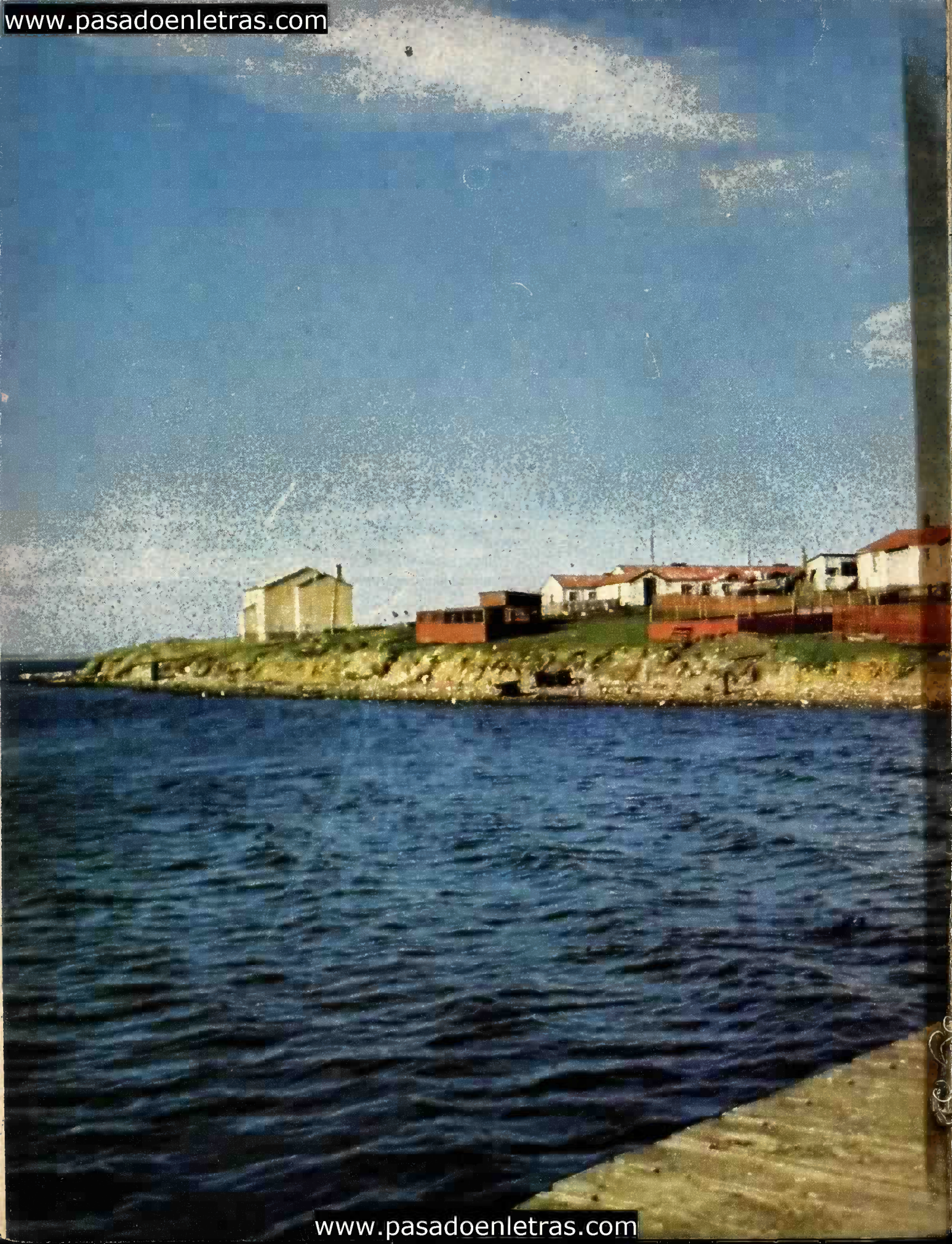
2º Existe constancia de un pedido de Enrique Torres, del 13 de enero de 1813, para cazar lobos marinos en el archipiélago con el bergantín **El Rastroero**.

3º El ministro de guerra interino Berutti remite, en 1816, un oficio al general José de San Martín, gobernador de Cuyo, requiriéndole el envío de presidiarios para mandarlos a las islas.

4º En la primavera de 1818 viaja a las islas el foguero argentino **Espíritu Santo**, y luego de abastecerse en Puerto Soledad, prosigue hacia la isla Decepción, en la Antártida.

5º El buque francés **Uranie**, comandado por el capitán Freycinet, naufraga, en febrero de 1820, al nordeste de Soledad, y la tripulación logra salvarse gracias a la ayuda prestada por los malvinenses, quienes le facilitan otra embarcación para trasladarse a Montevideo.

Cuando llegó a conocimiento de las autoridades de Buenos Aires el estado penoso en que se hallaban las islas por la caza indiscriminada de anfibios que hacían barcos extranjeros, el director José Rondeau ordenó la partida de un oficial para que se hiciera cargo del gobierno insular. Correspondióle esta importante empresa al coronel de marina



Establecimiento ganadero
al sur de la
Malvina Occidental.



David Jeweet, corso norteamericano al servicio del gobierno argentino.

Jeweet penetra con la fragata **Heroína** en la bahía de la Anunciación el 27 de octubre de 1820; y al ver la gran cantidad de barcos dedicados a la caza clandestina se apresta a proceder con firmeza, poniendo en ejecución su experiencia marítima. El 6 de noviembre toma posesión solemne de las Malvinas, izando la bandera argentina y lanzando una salva de veintiún cañonazos. Reúne a los comandantes de los barcos fondeados en los contornos, entre los cuales se hallaba el marino inglés James Weddell, y da lectura a la siguiente proclama:

"Tengo el honor de informarles que he llegado a este puerto comisionado por el Supremo Gobierno de las Provincias Unidas de América del Sur, para tomar posesión de las islas en nombre del país a que éstas pertenecen por ley natural. Al desempeñar esta misión deseo proceder con la mayor corrección y cortesía para con todas las naciones amigas. Uno de los principales objetivos de mi cometido es evitar la destrucción desatentada de las fuentes de recursos necesarias para los buques que de paso o de recalada forzosa arriban a las islas".

Los representantes extranjeros acataron sin discusión las órdenes impartidas por el flamante gobernador argentino. La noticia llegó a Buenos Aires, a Madrid y a Londres. El periódico **El Redactor**, de Cádiz, informaba en agosto de 1821: "El coronel Jeweet, de la marina de las Provincias Unidas de Sud América y comandante de la fragata **Heroína**, en circular de fecha 9 de noviembre de 1820, previene haber tomado, el 6, posesión de las Islas Malvinas".

En su libro **Un viaje al Polo Sur**, el capitán James Weddell dice que viajó a pie desde San Salvador a Puerto Soledad, y visitó al comandante Jeweet en la **Sarandí**; y añade: "El capitán Jeweet me recibió con gran cortesía y a pesar del aspecto agotado y mutilado de su buque y tripulación, adoptó un aire de poder y de autoridad superior a lo que yo esperaba".

Ni el gobierno de Gran Bretaña ni el de los Estados Unidos de Norte América protestaron ni presentaron entonces reclamación alguna, dando por sentado que reconocían la soberanía argentina en las Malvinas.

Sucede a Jeweet en el gobierno insular el coman-

dante Pablo Areguatí, oficial de raza indígena educado en las misiones jesuíticas, ex capitán de milicias en Entre Ríos, a quien Belgrano había nombrado alcalde en Mandisoví, Corrientes, en su campaña al Paraguay. En el lapso comprendido entre 1824 y 1828 administraron oficiosamente las islas Jorge Pacheco y Luis Vernet, quienes tenían una concesión de tierra otorgada por el gobernador Balcarce.

El 10 de junio de 1770 los españoles habían desalojado a los ingleses de Puerto Egmont. Parece que deliberadamente se eligió este aniversario para hacer un nombramiento con mayores atribuciones en el archipiélago. El 10 de junio de 1829 el general Martín Rodríguez designa a Luis Vernet, nativo de Hamburgo, de padres franceses, argentino por adopción, tercer gobernador de las islas. La parte pertinente del decreto dice así:

"Habiendo resuelto por decreto de esta fecha que las Islas Malvinas y las adyacentes al Cabo de Hornos, en el Mar Atlántico, sean regidas por un comandante político y militar, y teniendo en consideración las calidades que reúne don Luis Vernet, he tenido a bien nombrarlo, como en el presente lo nombro, para el expresado cargo de Comandante Político y Militar de las Islas Malvinas, delegando en su persona toda la autoridad y jurisdicción necesarias al efecto".

El nuevo mandatario toma posesión del cargo el 30 de agosto de 1829 y se instala con su familia en una gran casa de piedras locales, construida en una elevación próxima al embarcadero de Puerto Soledad. El capitán Roberto Fitz Roy hace una referencia halagüeña a la visita al hogar de Vernet en su recalada en las islas, con la **Beagle**, en 1830. El diario personal le la señora María Sáenz de Vernet contiene amenos detalles que revelan su espíritu animoso y la convivencia insular en aquellos años. He aquí algunos párrafos:

"**Domingo, 30 de agosto.** Muy buen día de Santa Rosa de Lima, por lo que determinó hoy Vernet tomar posesión de la isla en nombre del gobierno de Buenos Aires. A las 12 se reúnen los habitantes. Se enarbola la bandera nacional, a cuyo tiempo se tiraron 21 cañonazos, repitiéndose sin cesar: '¡Viva la Patria!'. Puse a cada uno en el sombrero cintas con los colores que distinguen nuestra bandera. Se dio a conocer el comandante".

"**Martes, 8 de septiembre.** Tiempo regular. Algunos ratos ha caído nieve. Me fui a un arroyo donde suele haber abundancia de patos y becacas. Estuve largo rato recreándome en ver tanta variedad de aves".

"**Miércoles, 30 de septiembre.** Hermoso día. Salí con Vernet y los chiquitos. Estos se entretuvieron en juntar mejillones y yo en buscar mi llavero que había perdido el día antes, y con un vaso en la mano probaba el agua de cada manantial, la que encuentro sumamente rica. Pasó el capitán a bordo y nos dijo que enviaría el bote a buscarnos".

Concedor de aquel territorio, como asimismo de gran parte de la costa meridional argentina, Vernet se propuso emprender en vasta escala la industria agropecuaria y pesquera. A ese efecto había confeccionado un plan de obras muy completo. Crueles contingencias imprevistas que se produjeron poco después, le impidieron llevar adelante su excelente proyecto. Había transportado a las islas un centenar de hombres entre gauchos e indígenas, hábiles en la cría de ganado, y colonos y balleneros europeos, expertos en la agricultura y en la pesca.

El asalto de la "Lexington"

El encargado de negocios de Gran Bretaña, Woodbine Parish, protestó el 29 de noviembre de 1829, por la designación de Luis Vernet como comandante político y militar de las Malvinas. En su breve nota vierte tres inexactitudes: que sus derechos sobre las islas, "fundados en el primer descubrimiento y subsiguiente ocupación de dichas islas, fueron sancionados por la restauración del establecimiento de S. M. B. en el año 1771, el que había sido atacado y ocupado por una fuerza española del año anterior".

La protesta fue al archivo. ¿Qué podría responderse a tales incongruencias? 1º - Ya se ha demostrado que las Malvinas no fueron descubiertas por los ingleses, sino por navegantes de otros países; 2º - La primera ocupación la hizo el francés Bougainville, quien reconoce el anterior derecho de España y las devuelve sin mayor discusión. 3º - Las fuerzas británicas fueron expulsadas de Puerto Egmont en 1770, restituidas, como desagravio, al año siguiente y, en cumplimiento de un pacto, las evacuaron definitivamente tres años después; y por

la convención de Nootka Sound, de 1790, Gran Bretaña se había comprometido a respetar las tierras españolas de la América del Sur.

Los hechos posteriores parecieron demostrar que se estaba tramando un complot entre Gran Bretaña y los Estados Unidos de Norte América.

Luis Vernet se vio obligado en agosto de 1831 a capturar tres barcos de bandera norteamericana que, sin autorización, hacían cargamento de pieles de foca al noroeste de Puerto Soledad. En la nave **Harriet** se trasladó luego a Buenos Aires para informar a su gobierno de la transgresión. El suceso dio origen a penosos episodios y a un largo pleito con el gobierno de Washington.

El cónsul norteamericano Jorge W. Slacum protestó por el apresamiento de las embarcaciones clandestinas y se puso de acuerdo con el encargado de negocios Francisco Bayles. El comandante del buque de guerra estadounidense Lexington, capitán Silas Duncan, debidamente aleccionado, desembarcó en Puerto Soledad el 28 de diciembre de 1831 y se tomó una brutal represalia: inutilizó la artillería, quemó la pólvora y tomó prisioneros a Mateo Brisbane y a seis oficiales de la guarnición argentina. La **Lexington** había entrado "bajo pabellón francés", y en la nave **Dash** se llevaron todas las pieles de foca requisadas por Vernet. Brisbane dijo que, "luego que llegó a bordo, el comandante lo trató de un modo indigno, dándole el nombre de pirata y de ladrón, y que merecía ser ahorcado".

El atropello causó profunda indignación en Buenos Aires. El gobernador Juan Manuel de Rosas instruyó a su ministro Maza, quien presentó una enérgica protesta ante el gobierno de Washington el 8 de agosto de 1832, en la que justifica el procedimiento de Vernet, acusa a Duncan de piratería y exige reparaciones al pabellón argentino mancillado e indemnización por la iniquidad cometida contra los habitantes de Puerto Soledad. El cónsul Slacum y el encargado de negocios Bayles son consideradas personas no gratas y se les entregan los pasaportes.

Antes de abandonar Buenos Aires, a fines de septiembre de 1832, Bayles advirtió al ministro británico Fox que los Estados Unidos no pedirían nada sobre las islas, excepto el medio de libre pesca, y le preguntó si después de notificar a los Estados Unidos de su derecho soberano a la posesión

Ubicada en el extremo sur del continente americano, la República Argentina se extiende desde el trópico hasta el propio vértice del polo austral limitando al este con el océano Atlántico, Uruguay y Brasil;

al oeste, con Chile; al norte, con Paraguay y Bolivia, y al sur, con el Polo.

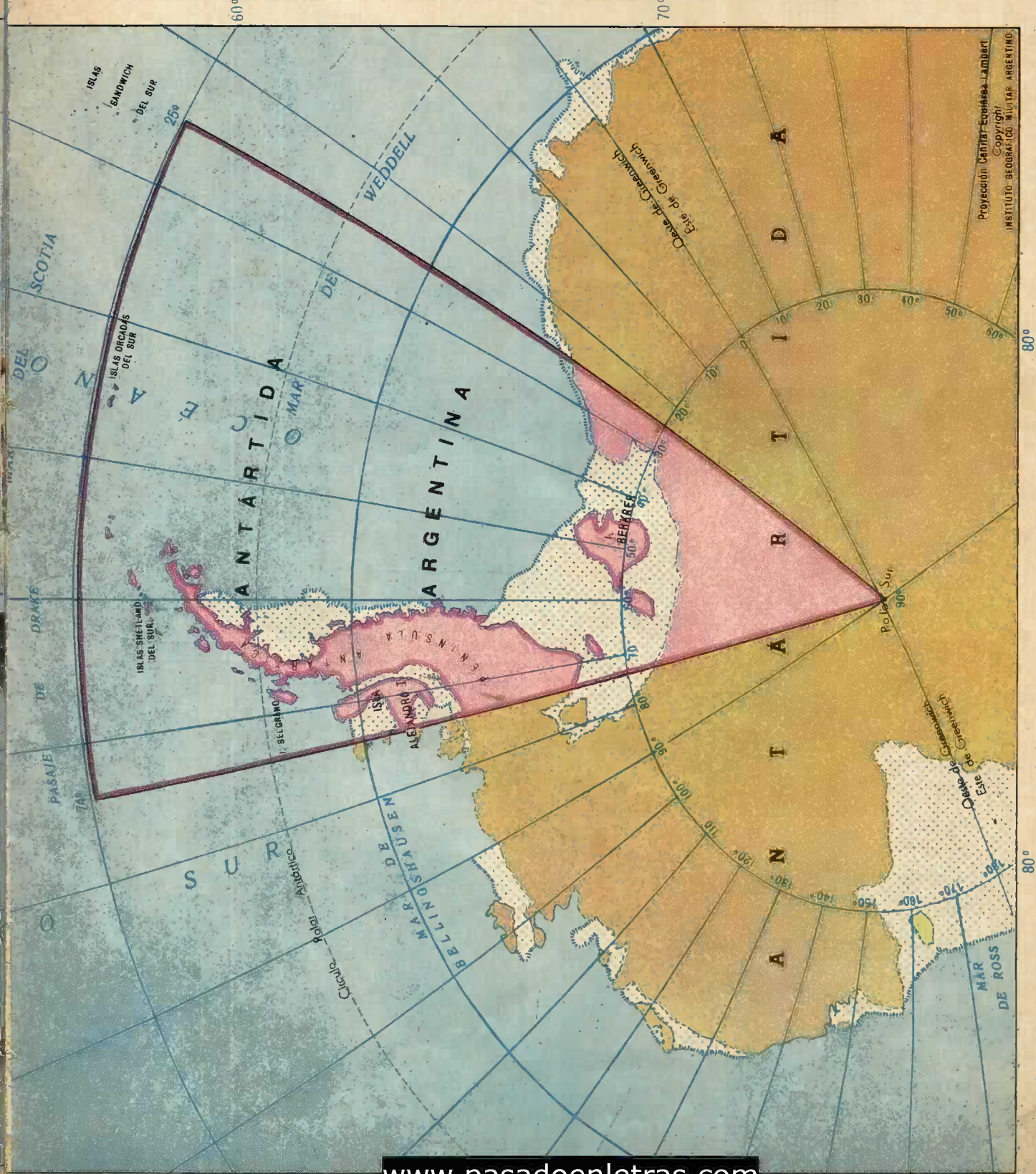
Tiene una superficie de 4.027.024 kilómetros cuadrados, de los cuales 2.791.810 pertenecen al continente americano y



1.231.064 al antártico; 4.150 kilómetros cuadrados corresponden a las islas australes extracontinentales. En su dilatada extensión, el país cuenta con llanuras de una fertilidad asombrosa, densos

bosques que llegan incluso a alcanzar las dimensiones de la selva; enormes desiertos, variedad de sierras y montañas, entre las que descuellan los altos picos de la cordillera de los Andes; grandes altiplanicies y superficies

eternamente cubiertas por los hielos. En cuanto a los climas, casi todos, desde el más cálido hasta el de temperaturas más bajas, se encuentran en su suelo, pero predomina en su mayor parte el templado.



de las Malvinas "encontraría justificado que la Argentina sostuviera una horda de piratas en las islas con el objeto de molestar el comercio norteamericano". Y añadió: "Siendo así favorable a los propósitos británicos el aspecto de los acontecimientos, Inglaterra envió a las Malvinas dos buques de guerra, el **Clio** y el **Tyne**".

Parece que con estas manifestaciones caben muy pocas dudas respecto de la connivencia secreta que debió de haber entre ambos países anglosajones para la consumación de los hechos que dieron cima a la usurpación británica.

El ministro plenipotenciario en Washington, general Carlos M. de Alvear, reiteró la reclamación el 21 de marzo de 1839, y el secretario de Estado, Daniel Webster, el 4 de diciembre de 1841, contestó que convenía "suspender la discusión respecto de la responsabilidad hacia el gobierno argentino hasta tanto se arreglara la controversia pendiente entre aquel gobierno y la Gran Bretaña acerca de la jurisdicción sobre las Islas Malvinas".

Sin embargo, con anterioridad, el 18 de octubre de 1840, el ministro norteamericano en Buenos Aires, W. H. Harris, en carta dirigida a Luis Vernet, le decía no tener "inconveniente en manifestarle que es usted acreedor a una equitativa compensación por los perjuicios que usted ha sufrido, ocasionados por una fuerza naval de los Estados Unidos, la corbeta **Lexington**, comandada por el capitán Silas Duncan".

El ministro argentino Luis L. Domínguez, por mandato del canciller Francisco J. Ortiz, renovó ante Washington la reclamación, el 26 de septiembre de 1884. El presidente norteamericano, Cleveland, en su mensaje al Congreso el 2 de diciembre de 1885 dio por concluido el asunto con este despropósito: "En vista de la amplia justificación que tiene el acto de la **Lexington** y del estado de voluntario abandono de las islas, antes y después de su pretendida ocupación por colonos argentinos, este gobierno considera esa reclamación totalmente infundada".

Parece mentira que un presidente haya expresado tal desatino: o ignorancia absoluta del problema, o desparpajo contra la justicia para apoyar la actitud británica.

Al referirse al atropello de la **Lexington**, el poeta José Hernández escribió en **El Río de la Plata**,

el 26 de noviembre de 1869: "A consecuencia de ese apresamiento, el comandante de un buque de guerra norteamericano destruyó la floreciente colonia de Soledad, y ese hecho injustificable fue precisamente el que indujo a Inglaterra a apoderarse de las Malvinas, consumando ese atentado contra la integridad territorial de la Nación Argentina, cuya soberanía sobre aquellas islas había sido siempre respetada".

En distintas épocas los ingleses invadieron los dominios latinoamericanos desde México a la Antártida. En 1670 el capitán Narbrough había tomado posesión de Puerto Deseado, en nombre de Su Majestad Británica, y en 1806 y 1807 los ingleses invadieron a Buenos Aires, siendo invariablemente rechazados. No abandonaban, empero, su antiguo objetivo preconizado por lord Egmont en 1765, de controlar la unión de los océanos Atlántico y Pacífico y de saquear las colonias españolas, y acechaba la ocasión propicia para apoderarse de una presa que consideraba de importancia estratégica. Asestó el golpe cuando Buenos Aires ventilaba su pleito con Washington y reinaba desorden en Puerto Soledad, después del motín de los presidiarios que asesinaron al mayor Esteban Mestivier.

El 1º de enero de 1833 hallábase el comandante José María Pinedo, que sucedió a Mestivier, en la penosa tarea de reorganizar la administración insular, cuando entró en la bahía que daba a Puerto Soledad, sin aviso alguno, la corbeta de guerra británica **Clio**, cuyo capitán John James Onslow enviaba a tierra un mensaje declarando que se disponía a ocupar las islas y concedía un plazo de veinticuatro horas para que la guarnición argentina las evacuase.

Pinedo contestó negativamente y el marino inglés reiteró su amenaza el 2 de enero: "Debo informaros que he recibido orden de su excelencia el comandante en jefe de las fuerzas navales de S. M. B., fondeadas en América del Sur, para hacer efectivo el derecho de soberanía sobre las islas **Falkland**. Siendo mi intención izar mañana el pabellón de la Gran Bretaña, os pido tengáis a bien arriar el vuestro y retirar vuestras fuerzas con todos los objetos pertenecientes a vuestro gobierno".

Pinedo se atemorizó. ¿Qué hubiera podido hacer con sus reducidas fuerzas frente a aquella inti-

mación rubricada con los cañones que apuntaban al puerto? El 3 de enero bajó a tierra Onslow con un contingente de marineros, que arrió el pabellón argentino sustituyéndolo por el británico. Pinedo, consternado, incapaz de afrontar la emergencia, sentó su protesta, designó un representante suyo y se embarcó el 6 de enero en la **Sarandí** para dar cuenta a su gobierno de la usurpación consumada.

La débil conducta de Pinedo fue juzgada con severidad. El tribunal que se constituyó en Buenos Aires consideraba que debió haber hecho frente al atropello extranjero. Seis de los miembros votaron por la pena de muerte y tres por la destitución. Pero no fue condenado a la pena máxima porque el fiscal había designado como testigo a Henry Gwinne, piloto de la **Sarandí**, quien guardaba rencor a Pinedo por haberle éste aplicado una sanción disciplinaria.

La acción del gaucho Rivero

Once días después de consumado el despojo, el capitán John James Onslow abandonó el puerto de Nuestra Señora de la Soledad, permaneciendo en tierra treinta y un hombres, sin contar las mujeres ni los niños: 14 argentinos y 17 extranjeros. El 3 de marzo entró la nave **Harriet**, donde regresaba el escocés Mateo Brisbane. La situación de éste era equívoca, pues había estado al servicio del gobernador Vernet y ahora actuaba bajo las órdenes de los ingleses.

Cuando a los pocos días fondeaba la goleta inglesa **Beagle**, el capitán Fitz Roy, sin duda en entendimiento con la gente de Onslow, se dirigió a Brisbane pidiéndole que confirmase al francés Juan Simón como capataz de los peones. Hacía el oficio de carnicero el irlandés William Dickson, y de este modo, tres extranjeros, bajo el pabellón británico, tomaron las riendas de la colonia.

De los argentinos había ocho en desacuerdo con el nuevo estado de cosas, y formaron grupo aparte capitaneados por el gaucho entrerriano Antonio Rivero. Estos habían presenciado con natural desagrado la intrusión arrogante del capitán Onslow y el arriamiento de la bandera argentina, reemplazada por la insignia de la **Jack Union**. Ahora Dickson tenía el coraje de rechazar los vales que Vernet había entregado a los peones en pago de sus

trabajos, y Simón les prohibía faenar ganado manso, viéndose obligados a salir en busca de alimento persiguiendo a las vacas chúcaras.

No pudiendo tolerar más aquella situación, los gauchos se sublevaron el 26 de agosto, atacan la comandancia y matan a Brisbane, a Dickson, a Simón y a otros dos más. "Los gauchos, llevados casi al frenesí, con una furia patriótica, sacaron la enseña inglesa y, delirantes, enarbolaron la de Belgrano", dice el historiador Martiniano Leguizamón Pondal. El resto de los pobladores, con las mujeres y los niños fueron respetados ⁽¹⁾.

De este modo el gaucho Rivero y sus hombres recuperaron las Islas Malvinas y mantuvieron dominio sobre ellas durante seis meses, ignorados totalmente por las autoridades de Buenos Aires y sin que los reconquistadores pudieran comunicarlo.

El 23 de octubre entró a puerto la goleta **Hopeful**, comandada por el teniente inglés Henry Rea, y poco después las naves **Rose** y **Susannah Anne**; pero luego de enterarse de la situación y de matar tres toros, zarparon sin atreverse a izar la bandera inglesa, para ir a dar cuenta a sus superiores del cambio operado.

Por esos días llegó a San Salvador la **Antarctic**, y su comandante, el capitán norteamericano Nash, se entrevistó con Rivero, quien le llevó a bordo varias reses vacunas. También se proveyó de carne a los demás pobladores, reclusos en el islote Peat. Al ver que no llegaban socorros de la costa argentina, el gaucho Rivero y sus compañeros se dispusieron a preparar una balsa que los condujera a la Patagonia; pero no pudieron cumplir su propósito porque el 7 de enero de 1834 llegó a Soledad el **Challenger**, al mando del capitán Seymour, y la **Hopeful**, con el teniente Rea, que había ido a buscarlo.

A bordo llegaba el teniente Henry Smith, constituido, probablemente por Onslow, en comandante de las islas, quien tornó a izar la insignia británica y organizó una partida armada para capturar a los gauchos, alejados ante la llegada de aquel relevo. Era una empresa ardua, pues éstos estaban dispuestos a jugarse la vida y, como se hallaban escasamente armados, se refugiaron en los cerros.

(1) Martiniano Leguizamón Pondal: **Toponimia criolla en las Malvinas**, Editorial Raigal, Buenos Aires, 1956.

Cerca de tres meses duró esta encarnizada persecución que acabó por agotar a los argentinos. Uno de los peones, Luna, traicionó a sus compañeros, y otro, Brasido, desertó, temiendo perecer en alguna emboscada.

El 6 de febrero el comandante Smith envió una nota al capitán Nash, diciéndole: "Yo, Henry Smith, teniente de la Armada de Su Majestad Británica, y comandante de la Falkland del Este, pongo en conocimiento de todos los buques de que hay un establecimiento en Puerto Luis y que los seis gauchos de la campaña son asesinos y que cualquier ayuda o apoyo que se les dé a cambio de carne vacuna o de otro modo, será considerado por mí como una agresión contra el gobierno británico".

¡He aquí a un inglés en tierra argentina juzgando a gente argentina!

Los extranjeros se vieron reforzados con la llegada de la **Beagle** y la **Adventure** y pudieron, "valiéndose de un engaño", apresar a los compañeros de Antonio Rivero. Entonces éste, solo, acorralado, fue capturado y engrillado. Los cinco fueron embarcados en la **Beagle**, conducidos a Gran Bretaña y encerrados en la prisión de Sherness, en el Támesis.

The Weekly Despatch, de Londres, del 3 de agosto de 1834 comentaba, sin embargo: "Se cree que valiéndose de un engaño los villanos fueron arrestados. A este acto espantoso se añade otro proceder infame llevado a cabo por la goleta **Susannah Anne**, cuyo capitán Ferguson se llevó del establecimiento, aprovechándose de los acontecimientos, todas las pieles de foca del capitán Brisbane".

¡El norteamericano Silas Duncan, después del atropello de la **Lexington**, robó las pieles de Puerto Soledad, y el inglés Ferguson, capitán de la **Susannah Anne**, lo imitó pocos meses después robándose las pieles del mayordomo de Vernet!

Las actas labradas en las islas por Smith, Helsby y Rea, con las declaraciones de los deponentes, fueron entregadas al Almirantazgo. Mas el tribunal británico, luego de analizar los hechos y no hallando elementos de juicio suficientes para condenar a los prisioneros argentinos, resolvió devolverlos a su patria. Los cinco gauchos fueron embarcados en el **Talbot** y dejados en Montevideo,

desde donde Rivero pasó a Entre Ríos, su provincia.

No existe documentación argentina contemporánea que permita juzgar la conducta de los criollos en aquella emergencia. La única conocida, al menos hasta hoy, es la documentación de la parte interesada: la británica. Pero la sensatez nos dice que si el Almirantazgo y la prensa británicos no se atrevieron a condenar a Rivero y a sus compañeros, mucho menos habríamos de condenarlos nosotros. La acción decidida de Rivero contra extraños en la propia tierra, ¿merece el repudio o el aplauso de sus compatriotas?

Sin embargo, cuando la Cancillería argentina requirió opinión a la Academia Nacional de la Historia con motivo del homenaje que proyectaba la Comisión Pro Monumento al héroe Antonio Rivero, presidida por el doctor Ismael Moya, la Academia se apresuró a expedir, en abril de 1966, un dictamen suscripto por los miembros Ricardo Caillet-Bois y Humberto F. Burzio, declarando que Rivero no era acreedor al homenaje por tratarse de un delincuente.

El dictamen es contradictorio y está redactado con premeditado fin de restar mérito a la acción de los criollos. Da total crédito a las actas inglesas, omite datos que favorezcan a Rivero, e insinúa sospecha de que éste estuviera implicado en la muerte del mayor Mestivier, cuando los criminales fueron identificados y fusilados en el Retiro el 8 de febrero, entre ellos el asesino de Mestivier, el negro Manuel Sáenz Valiente.

"La documentación conocida —dice el dictamen— es indudablemente auténtica y no obstante su origen nada hace presumir que los hechos relatados no se ajustan a la verdad".

Una cosa es decir que la documentación es auténtica y otra muy distinta que se ajuste a la verdad. Un historiador responsable no puede basarse exclusivamente en papeles extranjeros para juzgar actitudes argentinas. Un poco de sentido común nos advierte que si los norteamericanos y los ingleses trataron de pirata a Luis Vernet, porque había apresado naves clandestinas, no puede aceptarse su testimonio para juzgar a gauchos criollos en una acción antibritánica. Rivero y sus compañeros no estaban del lado de los usurpadores como los extranjeros muertos. ¿Quién es tan crédulo para

aceptar que los ingleses redactaran actas en términos favorables a quienes les hicieron tremenda oposición? ¿Qué valor jurídico tienen las declaraciones hechas bajo coacción por los enemigos, tomadas a gente en su mayoría analfabeta que ignoraba lo que estaba escrito? ¿Qué valor moral tiene el informe del teniente inglés Rea, capitán de la **Hopful**, que se retiró de Puerto Soledad "dejando a los pobladores extranjeros, entre los que se encontraban mujeres y niños, completamente abandonados en un islote sin más comida que la pesca y los huevos de aves marinas, y sin techo ni paredes, totalmente a la intemperie", según Leguizamón Pondal?

Resulta ingenuo atribuir buena fe a documentos redactados por ingleses que siempre consideraban delincuentes a quienes se les enfrentaban. "El anglosajón ha pretendido cohonestar alguna vez su fechoría afirmando no haber desbaratado allí ninguna ocupación organizada y responsable, sino factorías de aventureros sin ley: **a piratical colony**" (1).

¡Ellos, los británicos, son los honorables; los otros, los que se les oponen, los bandidos! A piratas como Drake y Hawkins se los considera caballeros y han sido premiados por sus depredaciones; Beresford y Popham son héroes en su patria, y los reconquistadores de Buenos Aires, bandidos, pagando Liniers por su hidalguía con su vida en Cabeza de Tigre.

La actitud del inglés, con respecto a la Argentina, representa el caso del ladrón que defiende su botín alegando que el dueño legítimo es un delincuente porque lucha por recuperarlo.

Al comentar el opúsculo **El episodio ocurrido en Puerto Soledad de las Malvinas, el 26 de agosto de 1833**, editado por la Academia Nacional de la Historia, decía un diario porteño: "Cabe lamentar que piezas como éstas que, según parece, vienen a fallar definitivamente sobre un problema que ha suscitado amplios debates públicos, se publiquen fragmentariamente sin establecerse previamente el criterio con que los compiladores —Ri-

(1) Carlos Obligado: Prólogo de *La tercera invasión inglesa*, por Antonio Gómez Langenheim, Editorial Tor, Buenos Aires, 1934.

cardo Caillet-Bois y Humberto Burzio— las han mutilado" (2).

Un sentido más patriótico sin duda privó en el Consejo General de Educación de la provincia de Salta al imponer, por resolución 1.663 del 28 de diciembre de 1966, el nombre de Antonio Rivero a la Escuela Nocturna N° 9, de la capital provincial.

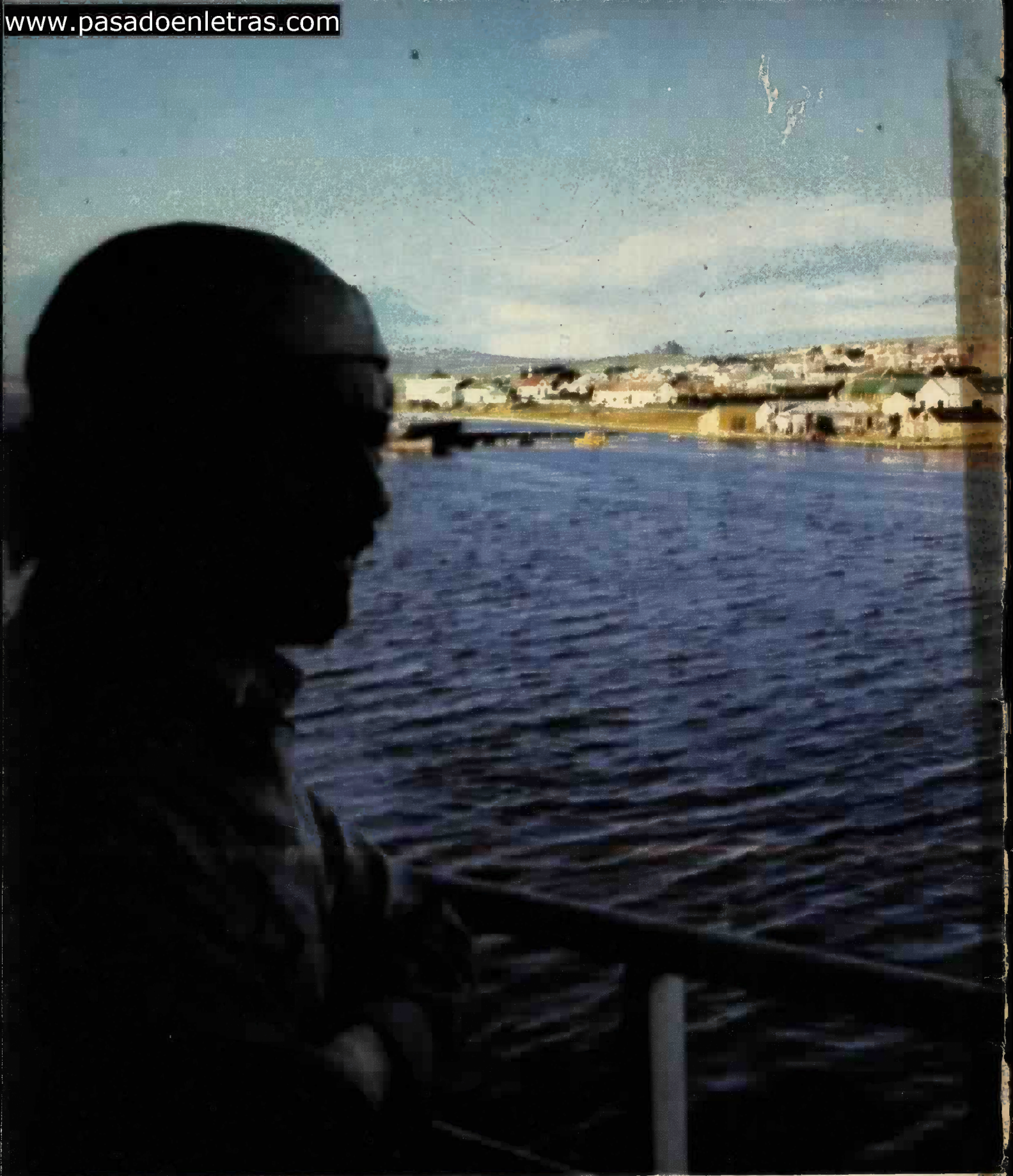
Las reclamaciones diplomáticas

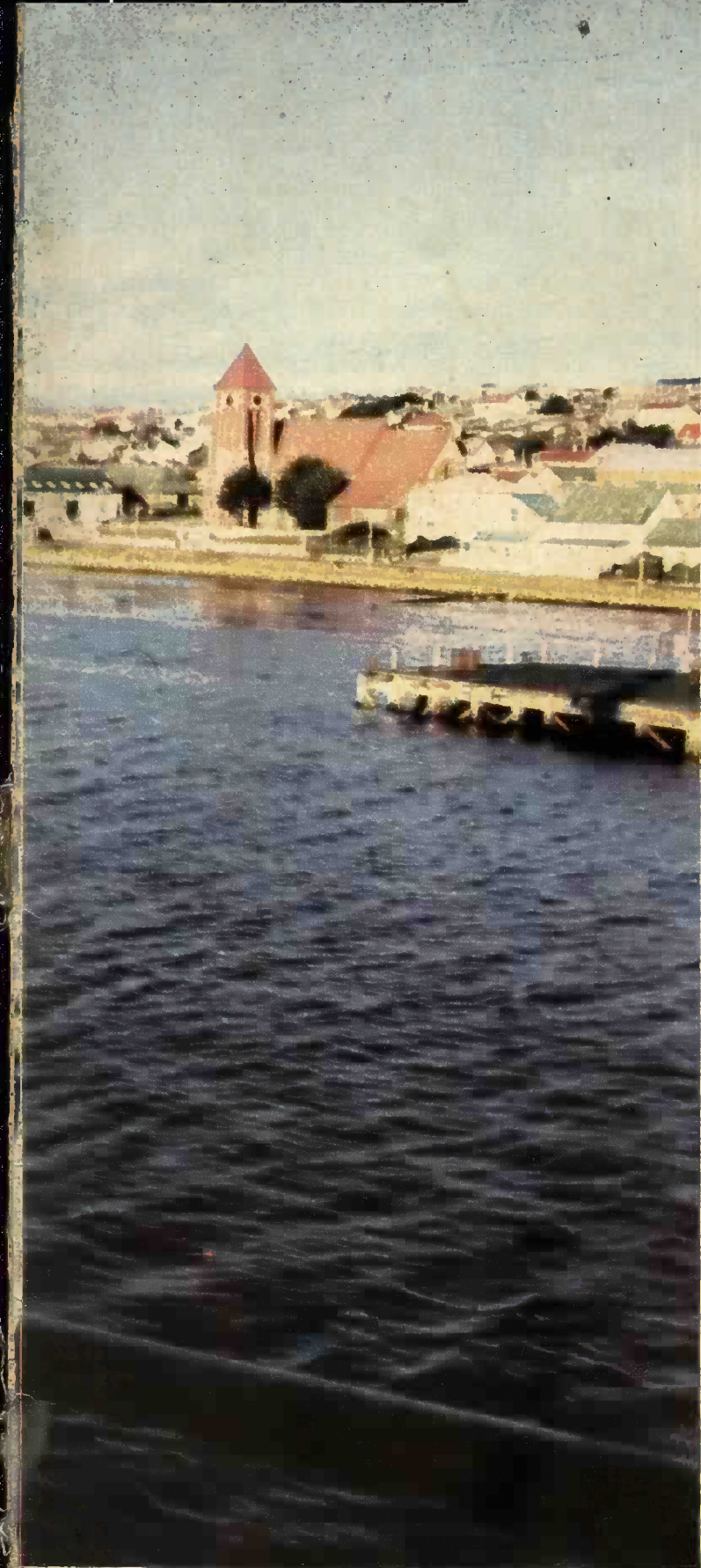
El día de su arribo a Buenos Aires, el capitán José María Pinedo informó a su gobierno de la usurpación de las Malvinas por fuerzas británicas. El gobernador Juan Ramón Balcarce, por medio de su ministro Maza, protestó inmediatamente ante el encargado de negocios de Gran Bretaña, Philip G. Gore, y comunicó el hecho a la Legislatura y a todas las naciones con las cuales mantenía relaciones amistosas. Sólo Brasil y Bolivia se solidarizaron con nuestra protesta.

El ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, don Mariano Enrique Calvo, manifestaba el 19 de junio de 1833, entre otros conceptos expresivos: "La ocupación de la isla Soledad sin previo reclamo, sin alegar título alguno y sin otro apoyo que el abuso de la prepotencia, ha sido en extremo sensible al gobierno de Bolivia, que respetando sobremanera los derechos de toda nación, quisiera que de todas ellas se desterrasen las vías de puro hecho, tan contrarias a la razón y a las luces del siglo. En violación tan manifiesta del derecho de gentes hay que considerar no sólo el ultraje hecho a la República Argentina, sino también el desprecio que envuelve hacia las demás naciones americanas".

El embajador argentino en Londres, Manuel Moreno, presentó el 17 de junio de 1833 ante el Foreign Office, una extensa protesta donde exponía circunstanciadamente los derechos de soberanía, basados en la propiedad y ocupación por España de las islas, reconocida explícitamente por Francia, cuando le devolvió el archipiélago en 1767, e implícitamente por Gran Bretaña, con el desalojo de Puerto Egmont, en 1774, después del conflicto angloespañol.

(2) *Clarín*, 11 de abril de 1968.





El caserío del puerto capitalino, sobre la bahía, forma un pintoresco conglomerado, que cuenta con una población de alrededor de

El canciller inglés Lord Palmerston contestó desentendiéndose del aspecto histórico y justificando la actitud del capitán John James Onslow, y aun tuvo la osadía de afirmar que la Argentina había hecho abandono de las islas, argumento especioso que deseaba sentar como precedente utilizable en el futuro, pues nunca hasta entonces los ingleses habían ocupado la Malvina Oriental ni la Occidental sino sólo Puerto Egmont, en la pequeña isla Saunders (de la Cruzada), la que, por otra parte, ya había sido enteramente abandonada en 1774.

El embajador Moreno presentó un segundo alegato el 24 de diciembre de 1834, historiando los descubrimientos y refutando la presunta prioridad de Inglaterra. Juan Manuel de Rosas, que retomó el poder el 13 de abril de 1835, persistió durante su gobierno en las reclamaciones ante Wáshington por el atropello de 1831, y ante Gran Bretaña, por la usurpación de 1833, sosteniendo la legitimidad de la soberanía argentina.

Otra tercera protesta del 18 de diciembre de 1841 mereció un frío acuse de recibo inglés. Y la cuarta, del 19 de febrero de 1842, fue contestada por el canciller lord Aberdeen con este arrogante sofisma: "El gobierno británico no puede reconocer a las Provincias Unidas el derecho de alterar un acuerdo concluido cuarenta años antes de la emancipación de éstas entre Gran Bretaña y España. En lo concerniente a su derecho de soberanía sobre las Malvinas o Falkland, la Gran Bretaña considera este arreglo como definitivo: en ejercicio de este derecho acaba de ser inaugurado en éstas islas un sistema permanente de colonización. El gobierno de S. M. B. comunica esta medida al señor Moreno al mismo tiempo que su determinación de no permitir ninguna infracción a los derechos incontestables de Gran Bretaña sobre las Islas Falkland".

Como ha sido suficientemente demostrado por juristas e historiadores imparciales, la declaración de Aberdeen carece de todo valor legal. Aparte de no expresar la verdad, pues no se había concertado acuerdo alguno con España antes de la emancipación argentina, sino en el sentido de que España conservaba la soberanía en las Malvinas después del conflicto por el desalojo de Puerto Egmont, ni el descubrimiento ni la ocupación podían otorgar derecho alguno a Gran Bretaña.

La Argentina, como sucesora legítima de España, había adquirido un título legal inalienable, como sostiene el jurista norteamericano Julius Goebel, hijo, en su ya citada obra: "Si aplicamos este principio al caso de las Malvinas, resulta evidente que la tesis inglesa de que la Confederación Argentina no podía ser parte interesada en una causa arreglada entre España e Inglaterra, carece totalmente de fundamentos legales. El derecho de la Nación Argentina a ocupar el lugar de España respecto de la soberanía sobre las Malvinas quedó establecido por la revolución victoriosa y por la afirmación del mantenimiento de la soberanía sobre las Malvinas, incluso frente a España. Cuando Gran Bretaña ocupó las islas en 1833, las consecuencias legales fueron las mismas que si las islas no hubieran dejado nunca de pertenecer a España".

Al replicar Manuel Moreno la nota de lord Aberdeen el 10 de marzo de 1842 reiteró las anteriores reclamaciones, y renovó las protestas, ratificando "todo el valor que actualmente y en cualquier otra época pudieren tener".

Dice el historiador norteamericano Julius Goebel, hijo: "Después del regreso de Bayles a Washington, llegó a conocimiento del gobierno de los Estados Unidos la expedición de Onslow y la ocupación de las Malvinas. No se dijo, sin embargo, ni una palabra de la violación de la doctrina de Monroe".

Pero Gran Bretaña, con la orgullosa manifestación de lord Aberdeen, había cerrado el debate que no quiso reabrir. En notas posteriores, contestando a subsiguientes reclamaciones, se atuvo a aquella arbitraria respuesta. De este modo mantiene injustamente en su poder, desde hace más de un siglo, aquel fragmento reivindicado de nuestra patria.

Y sólo ahora, después que, en 1964, el Comité de Descolonización de las Naciones Unidas la obligó a inclinar la cerviz y a someterse a negociaciones, la solución total del litigio se halla en vías de resolverse en términos satisfactorios.

Hacia una conciencia nacional

Después de cierto período de negligencia pública, aunque el gobierno jamás cejó en la reclamación de sus derechos en los congresos internaciona-

les, actualizose el movimiento reivindicatorio en la tercera década del presente siglo.

En 1933 el historiador argentino Antonio Gómez Langenheim publica su libro **La tercera invasión**. Al año siguiente el doctor Alfredo L. Palacios presenta un patriótico alegato en el Senado Nacional y da a la imprenta su trabajo **Las Islas Malvinas, archipiélago argentino**.

En 1936 la asociación El Ceibo solicita al Ministro de Justicia e Instrucción Pública se establezca el 10 de junio como **Día Nacional de las Malvinas**. En esa fecha se recuerdan dos episodios históricos: la expulsión de los ingleses de Puerto Egmont, en 1770, y la designación de Luis Vernet como comandante político y militar de las Islas Malvinas, en 1829.

En 1938 la Alianza de la Juventud Nacionalista realiza un gran acto público en el teatro Marconi, donde varios oradores reclaman la devolución de las islas a sus legítimos dueños.

El 23 de septiembre del mismo año, el presidente de la República, Roberto M. Ortiz, al promulgar la ley que ratifica las convenciones del Congreso de la Unión Postal de El Cairo, donde Gran Bretaña incluía a las islas como propiedad suya, salva el error del Parlamento que por descuido las había aprobado, y reafirma la soberanía sobre las Malvinas, "que pertenecen a la Nación Argentina por derecho irrenunciable".

El 9 de julio de 1939 se funda la Junta de Recuperación de las Malvinas, con la presidencia del senador Alfredo L. Palacios. A la renuncia de éste, el año siguiente, asume el doctor Antonio Gómez Langenheim, quien lleva adelante una efectiva campaña formadora de una conciencia nacional, por medio de conferencias públicas, confección de un mapa de las Malvinas con la toponimia argentina, edición de la **Marcha de las Malvinas**, con letra del poeta Carlos Obligado y música del maestro José Tieri, rectificación de datos históricos equivocados en varias publicaciones y gestiones para designar con el nombre del archipiélago a escuelas, calles y paseos públicos. Poco después del fallecimiento del doctor Gómez Langenheim, es designado presidente de la Junta el embajador Alberto M. Candiotti.

El 2 de septiembre de 1946 el presidente de la República, Juan D. Perón, fija por decreto las nor-

mas a que deben ajustarse los mapas argentinos, por ser "necesario arbitrar todos los medios para que la cartografía que se divulgue en nuestro país y, con mayor razón en el extranjero, no adolezca de fallas que, producidas voluntaria o involuntariamente, puedan lesionar la soberanía nacional, dando lugar a un erróneo conocimiento de nuestro patrimonio territorial".

Por otro decreto, el 8 de agosto de 1948 el Poder Ejecutivo, en homenaje al general San Martín, dispone llevar la "llama de la argentinidad", encendida en la lámpara que arde en el peristilo de la Catedral, a todos los territorios nacionales, custodiada por docentes y estudiantes. La comisión organizadora, presidida por el doctor Oscar Ivanisovich e integrada por representantes de las fuerzas armadas, "continuará en sus funciones hasta tanto dé cumplimiento a su cometido de trasladar la lámpara votiva a las Islas Malvinas".

El 11 de abril de 1949, el rector de la Universidad de La Plata, doctor Carlos I. Rivas, inaugura un monumento alegórico de las Islas Malvinas, obra del escultor César Sforza, en el patio principal de aquella casa de altos estudios.

El 30 de agosto del mismo año, el juez en lo civil, doctor Roberto Palmieri, resuelve favorablemente el pedido del súbdito británico John Howard Poynor, quien solicitaba la inscripción en el Registro Civil de dos hijos suyos nacidos en el archipiélago, en 1942 y 1943, declarando "bajo juramento, que considera que sus hijos Miguel y Valeria, nacidos ambos en las Malvinas, son argentinos, por ser éstas parte integrante del territorio argentino".

El 4 de mayo de 1955, el ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Jerónimo Remorino, refuta la nota del Foreign Office que proponía llevar el asunto de las "dependencias de las Islas Malvinas" a la Corte Internacional de Justicia de La Haya, rechazando el arbitraje y los presuntos derechos británicos en los territorios australes pertenecientes a la Argentina.

El 3 de enero de 1966, al cumplirse el 133º aniversario de la usurpación del archipiélago, el presidente Arturo Illia decreta la fundación del Instituto Nacional de las Islas Malvinas y Adyacencias, que presidió el doctor Ernesto J. Fitte. Al

año siguiente, por controversias surgidas en la asociación acerca del carácter que debía darse a la sublevación del gaucho Rivero, el doctor Fitte renuncia y el ministro de Relaciones Exteriores, Nicanor Costa Méndez, disuelve el Instituto por decreto del 14 de febrero de 1967.

Los miembros subsistentes constituyen entonces, a título privado, el Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Australes Argentinas, con la presidencia del historiador Alfredo Díaz de Molina, quien fue reemplazado, en 1973, después de cumplir dos mandatos, por el escritor Carlos Barreiro Ortiz. Esta asociación, integrada por historiadores, diplomáticos y miembros del clero y de las Fuerzas Armadas, sigue cumpliendo una labor encomiable. Entre otras obras realizadas, destacamos la edición de la partitura y disco de la **Marcha de las Malvinas**; gestión para el otorgamiento de una condecoración al jurista norteamericano Julius Goebel, hijo, por su libro **La pugna por las Islas Malvinas**; auspicio al poema folklórico **El gaucho Rivero**, de Juan de los Santos Amores; respaldo al trabajo de investigación del ingeniero Nicanor Alurralde sobre el descubrimiento de las Malvinas por Vespuccio; conferencias en salas públicas y por televisión y radiofonía, y conexión con la dirección general de Antártida y Malvinas y varias entidades patrióticas similares. Como contribución importante preparó un programa de estudio sobre historia y geografía de las Malvinas, que fue aprobado por el Ministerio de Cultura y Educación.

Es menester destacar dos hechos importantes que en su tiempo conmovieron a la opinión nacional e internacional. El primero es el audaz vuelo del aviador argentino Miguel Fitzgerald en un pequeño avión Cessna el 8 de septiembre de 1964, fiesta de la Natividad de la Virgen, el mismo día en que se iniciaba en las Naciones Unidas el debate sobre las Islas Malvinas, con aterrizaje en la cancha de carreras, enarbolamiento de la bandera argentina y entrega de un mensaje reivindicatorio al gobernador Thompson. Dos años después, el 28 de septiembre de 1966, es desviado un avión de Aerolíneas Argentinas y obligado a aterrizar en Stanley por el comando nacionalista "Cóndor", que constituyó una advertencia al país ocupante de que subsiste una demanda argentina que debe satisfacerse pronto y con justicia.

El debate en las Naciones Unidas

Una nueva fase iniciase en el proceso reivindicador con la intervención de las Naciones Unidas. Por iniciativa de los países afroasiáticos, recientemente independizados, el 14 de diciembre de 1960 se aprobó la resolución 1.514, cuyo sexto párrafo expresa: "Todo intento encaminado a quebrantar total o parcialmente la unidad nacional y la integridad territorial de un país es incompatible con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas".

Con este fin se creó con 17 miembros el Comité de Descolonización que, en 1962, se elevaron a 24, y se llamó de "los 24". Este organismo anotó en su agenda para ser tratados, sucesivamente, los problemas de los territorios bajo dependencia extranjera, entre otros, Belice, Gibraltar e Islas Malvinas.

Tocóle el turno a nuestro archipiélago el 8 de septiembre de 1964. Ese día habló el representante británico C. E. King defendiendo los presuntos derechos de Gran Bretaña, con argumentos histórica y jurídicamente insostenibles. Le contestó al día siguiente el embajador argentino José María Ruda con una brillante exposición, refutando las razones del representante británico y demostrando, con datos concluyentes, a la luz de la historia, de la jurisprudencia y de la realidad geográfica, la legitimidad de los derechos argentinos en el archipiélago. "El agravio de 1833 nos da derecho —expresó— a exigir al Reino Unido que contemple este diferendo con realismo y con la perspectiva de futuro necesario; de esta manera Gran Bretaña habrá aplicado, una vez más, su indiscutible genio político".

El debate duró varios días. El 17 de septiembre, el embajador Ruda refutó nuevamente al delegado británico, quien manifestó que la Argentina pretendía anexarse las islas. "Mi país —respondió el representante argentino— con una continuidad política que no ha sido jamás desviada, no ha anexado nunca ningún territorio extranjero... Lo que solicita la Argentina es la devolución de parte de su territorio, las Islas Malvinas, de que fuera despojada por medio de la fuerza, expulsando a la población argentina allí existente".

El día 18 el representante de Venezuela, Leonardo Díaz González, en nombre de su gobierno y con el apoyo de sus colegas de Uruguay, Italia, Bulgaria, Irán, Madagascar y Costa de Marfil, expresó: "Dentro de los problemas coloniales constituye un caso particular. Se trata de un territorio desmembrado de otro Estado y ocupado, cuya escasa población está constituida totalmente por nacionales de la potencia administradora".

Por nota del 22, el canciller de Panamá, Galileo Solís, apoya la posición argentina: "Ante el movimiento irreversible de liquidación del colonialismo en todo el mundo, carece de justificación que el Reino Unido insista en mantener bajo su dominio aquellas islas que están lejos de su área metropolitana y que pertenecen por su imperativo geográfico e histórico a la República Argentina, a la cual fueron arrebatadas por la fuerza".

El 29 de octubre llega a Buenos Aires el ministro de Relaciones Exteriores de Guatemala, licenciado Alberto Herrarte González, y firma un convenio con el canciller Zavala Ortiz, por el cual ambos países se comprometen a prestarse mutuo apoyo en sus reclamaciones de las Malvinas y de Belice, ocupadas ilegalmente por Gran Bretaña.

El 9 de noviembre el embajador en las Naciones Unidas y ex ministro de Relaciones Exteriores de Perú, doctor Alberto Ulloa, escribió en un extenso artículo: "Devolver las Islas Malvinas es, en la forma, una rectificación tardía, pero en el fondo una enaltecedora recuperación moral, de que siempre están necesitados en el panorama de la historia, los pueblos que por vocación imperial han sido algunas veces avasalladores e injustos".

El 13 de noviembre representaba a nuestro país en las Naciones Unidas el embajador Lucio García del Solar. En parte de su alegato dijo: "En 1833, hace 131 años, la joven Argentina se encontraba sola e indefensa para hacer frente a la agresión de un país poderoso, en un mundo en que la fuerza de las armas prevalecía aún sobre el derecho. Hoy la Argentina no está sola en su acción dirigida a ver restablecidos sus derechos soberanos sobre las Islas Malvinas".

El mismo diplomático obtuvo que se incluyera la nomenclatura **Islas Malvinas**, en castellano, en toda documentación escrita en idioma extranjero expedida por las Naciones Unidas. Ese día el Co-

mité de "los 24" elevó a la Asamblea General el informe con el resultado de los debates, pidiendo se inste a Gran Bretaña a iniciar negociaciones con la Argentina para solucionar el diferendo. Hubo 21 votos a favor; dos abstenciones, las de Australia y los Estados Unidos, y uno en contra, el de Gran Bretaña.

Después del receso anual el 16 de diciembre de 1965, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprueba por abrumadora mayoría la Resolución 2.065 (XX), cuya parte resolutive expresaba:

"1.- **Invita** a los gobiernos de la Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a proseguir sin demora las negociaciones recomendadas por el comité especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales, a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo debidamente en cuenta las disposiciones y los objetivos de la Carta de las Naciones Unidas y de la Resolución 1.514 (XV), así como los intereses de la población de las Islas Malvinas.

"2.- **Pide** a ambos gobiernos que informen al Comité especial y a la Asamblea general, en el XXI período de sesiones, sobre el resultado de las negociaciones".

De este modo, después de la exposición de los sucesos históricos y de la clarificación jurídica de la controversia, conocieron los signatarios extranjeros la justicia de la demanda argentina, y sólo después de estos debates que trascendieron al ámbito internacional, se enteraron los súbditos británicos y los malvinenses que las Islas Malvinas estaban ocupadas arbitrariamente por Gran Bretaña.

Las negociaciones

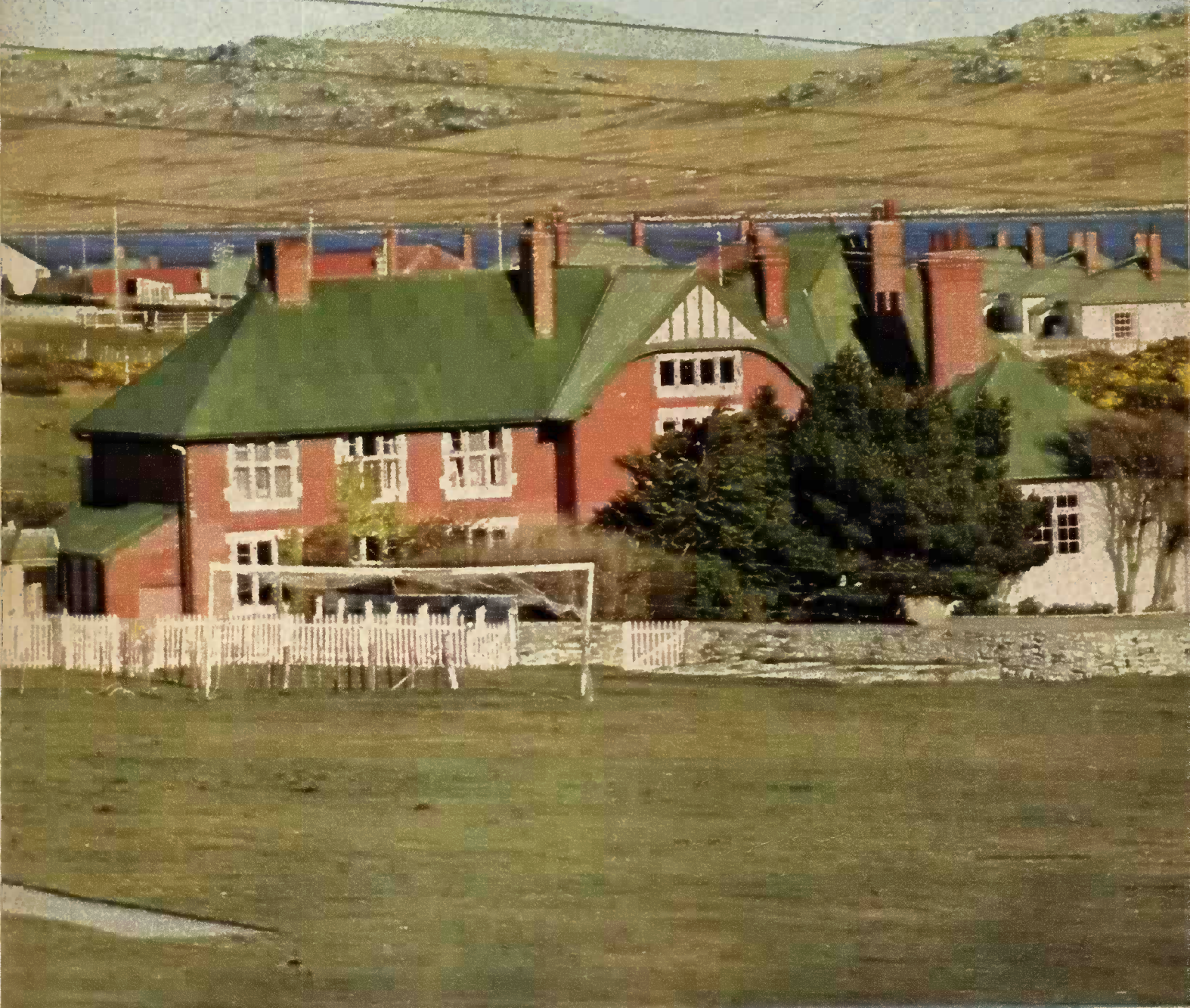
El 14 de enero de 1966, durante una visita que hizo a Buenos Aires el canciller británico Michael Stewart se entrevistó con su colega argentino Miguel Angel Zavala Ortiz y acordaron publicar el siguiente comunicado: "Los ministros consideraron la diferencia existente entre el Gobierno argentino y el del Reino Unido sobre las Islas Malvinas. De acuerdo con el espíritu de conciliación que ha inspirado la Resolución 2065 de la XX

Asamblea General de las Naciones Unidas, aprobada el 16 de diciembre de 1965, ambos ministros efectuaron un valioso y franco intercambio de puntos de vista, en el curso del cual reiteraron las posiciones de sus respectivos gobiernos. Finalmente, como resultado de estas conversaciones los dos ministros han coincidido en proseguir sin demora las negociaciones recomendadas en la citada resolución por la vía diplomática o por aquellos otros medios que puedan acordarse, a fin de encontrar una solución pacífica al problema e impedir que la cuestión llegue a afectar las excelentes relaciones que vinculan a la Argentina y al Reino Unido. Ambos ministros acordaron transmitir esta decisión al Secretario General de las Naciones Unidas".

Transcurre el año 1966 y parte de 1967 sin que se produzca ningún progreso en las tratativas diplomáticas, no obstante la recomendación de las Naciones Unidas de "proseguir sin demora las negociaciones". Entonces los representantes uruguayo y venezolano, Pedro P. Barro y Gilberto Carrasquero, respectivamente, solicitan a la Argentina y a Gran Bretaña que informen del estado de las conversaciones "con el objeto de lograr lo antes posible una solución pacífica del problema". La comisión cuarta del organismo internacional, por consenso del 16 de diciembre insiste, ante ambos gobiernos, a que prosigan sin tregua las conversaciones hasta lograr una solución satisfactoria.

Entonces, la Falkland Islands Company, que había maniobrado ante el Parlamento británico para detener las negociaciones, al ver que éstas se reanudaban, agita a la prensa y a la opinión pública en contra de la restitución del archipiélago. Un grupo de cuatro miembros del consejo ejecutivo insular, encabezado por Arthur G. Barton, puesto de acuerdo con los conservadores, acusa al gobierno laborista de Harold Wilson de preparar la entrega de las Malvinas sin consultar con los habitantes.

Sin embargo, constreñido por el Parlamento y la prensa opositora, Wilson dijo por boca del ministro delegado que, "si se satisfacen importantes condiciones" podría considerarse el traspaso de la soberanía insular. Y el ministro de la Comunidad, George Thompson, declaró el 9 de abril de 1968 que proseguirían las negociaciones añadiendo: "La concreción de un **modus vivendi** con los vecinos



Las autoridades del gobierno de ocupación viven en la residencia más suntuosa, rodeada de un parque, en el extremo oeste de la pa



del territorio continental sudamericano, a trescientas millas de distancia, será favorable para el interés de los isleños".

La primera fase de las negociaciones diplomáticas estuvieron en manos del canciller británico Michael Stewart y del embajador argentino brigadier Eduardo Mc Loughlin. El ministro británico propuso, el 1º de mayo de 1968, que la Argentina facilitara las comunicaciones postales y marítimas entre la Argentina continental y las islas, circunstancia que contribuiría a crear confianza en los isleños con la tierra firme.

Un acontecimiento trascendente para los malvinenses fue la visita que les hizo el ministro adjunto de Asuntos Exteriores, lord Chalfont, durante los días 24 y 28 de noviembre de 1968. A pesar de que Barton le preparó un ambiente hostil, es innegable que cumplió su delicada misión de "ablandar" a los pobladores respecto de la futura reintegración del territorio a la Argentina. Les dijo que la economía insular declinaba, que tendrían que valerse de sus propios recursos, que les convenía salir del aislamiento en que vivían, y añadió que en la Argentina hay millares de ingleses que se sienten cómodos, sin dificultades de idioma, culto o costumbres, disfrutando de la misma libertad que en la propia patria.

Los comentarios de la prensa londinense fueron contradictorios. Mientras los conservadores atacaban la política del gobierno, los laboristas la apoyaban, mas siempre sobre la base de un entendimiento con respecto a la voluntad de los malvinenses.

Uno de los corresponsales que había acompañado a lord Chalfont en su visita al archipiélago escribió en **The Guardian**: "El entusiasmo demostrado para que las Malvinas permanezcan siendo británicas procede principalmente de los administradores de las grandes compañías ovejeras, que perderán mucho dinero si las islas tienen un cambio de status".

La Falkland Islands Company, dueña de más de la mitad de las tierras insulares, constituye una rama de la Falkland Trading Company, de Londres, empresa multinacional que opera en el archipiélago. El presidente del directorio es M. C. Waldron con propiedades en Canadá y Kenya y dueño de la estancia El Cóndor, de Santa Cruz.

Los Waldron son propietarios de uno de los más antiguos establecimientos ganaderos de las Malvinas, en Puerto Haward, fundado en 1866, y actualmente administrado por Pole Evans. La empresa Lovegrove Waldron posee 173.000 acres en Malvina Occidental (1).

Lord Chalfont dejó entre los malvinenses la inquietud acerca de la verdad que desconocían. A partir de entonces, sin embargo, las conversaciones bilaterales marcharon con mucha lentitud, y en esto influía la proximidad de las elecciones británicas, en las que triunfaron los conservadores. El Foreign Office trataba el asunto con bastante reticencia. Pero la situación, en general, había cambiado, pues estaban de por medio las Naciones Unidas, interesadas en la solución del diferendo. El embajador Ruda volvió a hablar en la Asamblea General del 17 de diciembre de 1968, haciendo un resumen de lo actuado, explicando la causa de la demora de las gestiones y reiterando el pedido de una solución definitiva.

El 25 de septiembre de 1969 el ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Juan B. Martín, declaró en el debate de las Naciones Unidas: "En los tres casos de este tipo que han sido discutidos en la Organización, la cuestión de las Malvinas, el caso de Gibraltar y el asunto de Belice, se produjeron dos coincidencias: que la potencia administradora es la misma y que los otros Estados interesados han manifestado su voluntad de negociar. Si bien parecería que en cada caso el enfoque de la negociación ha diferido, lamentamos decir que en ninguno de ellos la solución final parece estar cerca".

El 21 de noviembre los representantes de Buenos Aires y de Londres entregaron al secretario general de las Naciones Unidas, U Thant, sendas notas declarando que proseguirían las negociacio-

(1) Por decreto del presidente Roca, del 28 de mayo de 1885, se aprobó el arrendamiento de tierras hecho por el gobernador de Santa Cruz, capitán Carlos María Moyano, a los señores Waldron, Wood y Greenshild. (Carlos T. de Pereira Lahitte: *Contribución al conocimiento de las vinculaciones entre las Islas Malvinas y el territorio continental argentino*, Revista del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, año 1, N° 2, Buenos Aires, 1971.)

nes, y que en 1970 habría gestiones para promover el intercambio de comunicaciones entre la Argentina continental y las Islas Malvinas.

La paciencia de la Argentina y de las Naciones Unidas parecía inagotable. El 12 de diciembre hubo un cuarto consenso del organismo internacional, instando a las partes "a continuar sus esfuerzos para alcanzar, a la brevedad posible, una solución definitiva de la disputa". A pesar de los consensos y de la reiteración de las frases como "sin demora" y "a la brevedad posible", la diplomacia británica dilataba la solución, tal vez a la espera de vencer por cansancio, o de un gran cambio político, o quizá para lograr mayores ventajas económicas con las postergaciones.

La primera reunión positiva tuvo lugar en Londres durante los días 14 y 23 de julio de 1970. Además de las comisiones argentina y británica estuvieron presentes tres malvinenses; y ambas partes declararon que existía "un considerable campo de acción para la promoción de la libertad de comunicaciones y que se harían todos los esfuerzos para tratar de lograr acuerdos sobre medidas prácticas con ese fin".

El canciller argentino Luis María de Pablo Pardo, en la sesión plenaria de las Naciones Unidas el 30 de septiembre de 1970 dijo: "Quienes con su voto en este foro hicieron posible que la Argentina y el Reino Unido iniciaran conversaciones tendientes a terminar una situación que contradice la resolución 1514, entendieron que la descolonización es un proceso irreversible que no admite excepciones. No hay duda, por otra parte, que la cuestión de las Malvinas constituye un escollo para el acrecentamiento de los vínculos que deberían unir más intensamente a la Argentina y al Reino Unido. La solución de este problema no puede, pues, tomar un plazo demasiado largo".

El 11 de diciembre de 1970, el embajador Carlos Ortiz de Rozas informaba en las Naciones Unidas lo resuelto "para el establecimiento de comunicaciones marítimas y aéreas, el movimiento de personas en ambas direcciones y la vinculación económica, comercial y cultural entre el territorio continental y las islas". Análogo texto, como es de estilo, presentó el representante británico C. T. Crowe.

Las comunicaciones

Antes de formalizarse el intercambio de viajes directos entre el continente y las Malvinas, se produjeron dos episodios distintos que conviene mencionar.

El primero se refiere al viaje del 6 de noviembre de 1970 por parte de tres residentes de las islas, entre ellos el gerente de la Falkland Islands Company, quienes recorrieron como observadores la Patagonia, para visitar sus puertos y estudiar las posibilidades de comercio. Parte del resultado fue una declaración quejumbrosa de Arthur G. Barton, manifestando que antes de comerciar con la Argentina prefería hacerlo con Rusia. Su actitud le valió una desautorización del directorio de la empresa monopolista.

El segundo fue el ingreso a un hospital de Buenos Aires de un enfermo gravísimo, el farero malvinense Mathew Mc Mullen. Por gestiones de Reinaldo Ernesto Reid, el 16 de febrero de 1971, un avión Albatros de la Fuerza Aérea Argentina recogió en Puerto Stanley al enfermo, que viajó bajo la atención del médico doctor César de la Vega. La solicitud y el cariño que le dispensó al farero el pueblo hasta su deceso, tuvieron fuerte repercusión en el país y conmovieron los corazones de los malvinenses. En el acta de defunción de Mathew Mc Mullen consignada en el Registro Civil, figura como argentino nacido en Puerto Stanley.

Por fin, el 30 de junio de 1971 pudo concretarse el convenio sobre comunicaciones. Presidió la misión británica el ministro de Estado, David Aubrey Scott, a quien acompañaron sus asesores John de Courcy Ling y Fred Burrows. La misión argentina estuvo integrada por el ministro Juan Carlos Beltramino, el director general de Antártida y Malvinas, ministro Mario Izaguirre, el comodoro Ernesto José Arillo, el coronel Luis González Balcarce, y los asesores Enrique Ross, Carlos G. Louge y Luis María Ricchieri. Participaron los isleños John Ashley Jones, Richard Víctor Goss y Richard Williams Hills. La rueda se inauguró en el teatro San Martín de Buenos Aires, donde habló el embajador Guillermo de la Plaza y el embajador británico Michael Hadow. Este dijo que la presencia de malvinenses y el

próximo retiro del **Darwin** del servicio naviero "significa que vemos el problema con espíritu positivo y con buena voluntad, que cuenta con el apoyo público del Reino Unido y de las islas mismas".

En efecto, el vapor **Darwin**, que hacía el transporte entre Montevideo y Puerto Stanley, fue radiado de servicio el 31 de diciembre de ese mismo año.

El 1º de julio de 1971 los representantes de la Argentina y de Gran Bretaña iniciaron una declaración conjunta tendiente a "una solución definitiva de la disputa sobre las islas entre los dos gobiernos, a la que se refiere la resolución 2065 (XX) de las Naciones Unidas".

Por ese instrumento jurídico se formó una comisión consultiva de miembros de la Cancillería y de la Embajada británica, con sede en Buenos Aires, y representantes en Puerto Stanley. A partir de entonces el gobierno argentino otorga documentos a los residentes en las Malvinas y a los argentinos continentales para viajar libremente en ambas direcciones. Los malvinenses están exentos del pago de impuestos y derechos aduaneros, lo mismo que los residentes de tierra firme. El gobierno argentino mantiene un servicio aéreo semanal de pasajeros, correspondencia y carga, y exceptúa a los isleños nativos de las obligaciones del enrolamiento y del servicio militar. Las tarifas postales, telegráficas y telefónicas son las mismas que rigen en todo el país. Finalmente, el gobierno argentino coopera con los malvinenses en el terreno de la educación, de la salud y en todo asesoramiento agropecuario y técnico.

La declaración conjunta fue ratificada por ambos gobiernos el 5 de agosto. Este documento es un paso decisivo hacia la recuperación política del archipiélago. Y él encierra, aunque implícitamente, actos de soberanía, porque está enunciado dentro del marco de las Naciones Unidas, porque la autorización expedida a los isleños está extendida por autoridades argentinas, porque desaparecen las trabas consulares y aduaneras, y porque la exención transitoria del servicio militar es un acto ejercido por el gobierno argentino.

Para el transporte directo aéreo se ha elegido a Comodoro Rivadavia por existir allí más eficiente

servicio hospitalario y por tener conexión automática de teléfonos y de telecomunicación por vía satélite.

Río Gallegos es el puerto más próximo a las Malvinas y dista de la costa occidental unos quinientos kilómetros; pero Puerto Stanley se halla en el sector oriental, donde la distancia es mayor,

Mientras la distancia que media entre Londres y las Malvinas es de 12.300 kilómetros, las que guarda Stanley con diversos puertos de la Argentina continental son las siguientes: de Buenos Aires, 1940 kilómetros; de Comodoro Rivadavia, 972 kilómetros; de Río Gallegos, 800 kilómetros; del Cabo de Hornos, 770 kilómetros; de la Isla de los Estados, 345 kilómetros.

El primer vuelo regular en avión anfíbio se realizó el 3 de julio de 1971, partiendo de Río Gallegos, acuatizando en la bahía de Stanley y regresando el mismo día a Comodoro Rivadavia. Las piezas postales llevaban el matasellos de Río Gallegos y una viñeta azul, que decía: "Primer vuelo oficial de pasajeros a las Islas Malvinas". Posteriormente los vuelos se hicieron desde Comodoro Rivadavia.

El 15 de noviembre de 1972 se inauguró, finalmente, la pista de aterrizaje, en Punta Rompiéntes, a diez kilómetros de Puerto Stanley, construida por la Fuerza Aérea Argentina. La pista está hecha con placas de aluminio debido al suelo turboso, y mide 800 metros de longitud por 30 de anchura. Las autoridades locales proveyeron casa, agua y electricidad, y el gobierno argentino todo el material de construcción y 39 hombres pertenecientes a la Fuerza Aérea, al Ejército y a Vialidad. Integraron el grupo de operarios 9 isleños, que trabajaban en igualdad de condiciones que los demás. La convivencia entre continentales e isleños al principio convencional, concluyó en la más franca amistad y simpatía.

La contribución de la Armada Argentina fue considerable: el **Cabo San Gonzalo** transportó un cargamento de 900 toneladas en tractores, equipos, combustibles y hombres para iniciar las obras del aeródromo de Puerto Stanley, bajo la dirección del comodoro Alcides Degand Lob, de la Fuerza Aérea Argentina.

Al acto inaugural de la pista de aterrizaje asistió una numerosa comitiva argentina. Un sacerdote ca-

tólico celebró un oficio religioso y el brigadier mayor Higinio González, comandante de Regiones Aéreas, dijo al finalizar su discurso: "Quiera Dios que este aeródromo consagrado a tan nobles propósitos sirva permanentemente para hacer realidad la paz, la concordia y la intercomunicación entre los hombres de buena voluntad".

El escribano general del Gobierno, doctor Jorge E. Garrido, labró un acta por considerar que debía quedar registrado este acontecimiento de particular interés para el país: el primer documento oficial "que se firma en las Islas Malvinas desde el año 1833". El acta fue suscripta por todos los miembros de la representación a bordo del avión (un **Fokker**, F 27, matrícula T43) que los había conducido al archipiélago.

Una nueva etapa

A partir de entonces el tránsito aéreo se efectúa semanalmente el día lunes, conduciendo pasajeros, correspondencia y carga entre ambas orillas. Además, cada tres o cuatro meses un barco de la Armada argentina o de bandera danesa zarpan de Mar del Plata o de Bahía Blanca transportando mercaderías a Puerto Stanley.

Del continente viajan al archipiélago funcionarios, turistas, estudiantes, conjuntos artísticos y profesores, deseosos de conocer el paisaje y la extraña fauna y flora insulares. A la vez, arriban a tierra firme viajeros en tránsito a Gran Bretaña o Nueva Zelanda, y comerciantes y turistas interesados en hacer compras y en visitar nuestras bellezas naturales, enfermos para recibir mejor atención sanitaria y niños para ingresar en escuelas de Buenos Aires, Córdoba o San Carlos de Bariloche.

El año 1974 fue fecundo en acontecimientos de esta nueva etapa reivindicadora: actos públicos e intercambio fraternal con nuestros compatriotas malvinenses. Mencionemos algunos.

El ingeniero César O. López, en un viaje que hizo a principios de año a la Antártida, hizo escala en Puerto Stanley donde su hijo Julio, de once años, trabó amistad con Philip Rozee, un isleño de diez. Poco después el pequeño malvinense fue invitado por el ingeniero López a conocer los lugares más bellos de la Patria. De este modo ambos jovencitos

recorrieron los paseos de Buenos Aires, las sierras de Córdoba y los encantos del Norte argentino hasta la quebrada de Humahuaca, en un periplo ciertamente ilustrativo y aventurero.

Al comenzar las actividades escolares irrumpieron en Buenos Aires 33 niños malvinenses, de ambos sexos, que fueron agasajados e invitados por varias empresas y participaron en programas televisados. Unos venían por primera vez, otros retornaban a proseguir sus estudios iniciados en años anteriores.

A principios de marzo presentóse en la Base Naval de Puerto Belgrano, para cumplir el servicio militar, el joven Gustavo Reid, hijo de Reinaldo Ernesto Reid, residente en Bluff Cove, Islas Malvinas. El joven conscripto cursó estudios primarios en las islas y trabajó en una granja como mecánico de automotores. Al visitar la Capital Federal, exclamó: "Estoy sorprendido por esta gran ciudad de Buenos Aires y orgulloso de cumplir mis obligaciones con el servicio militar en la Armada".

En los días 14 y 15 de marzo de llevaron a cabo por primera vez regatas de vela en la Bahía de Stanley entre grupos continentales e insulares. Participaron los veleros **Santa Cruz, Guadalupe, Ushuaia y Chapuzón**, que corrieron cuatro regatas con vientos entre 50 y 60 kilómetros. El 15 por la noche se entregaron los trofeos a bordo del transporte **Bahía Buen Suceso**, comandado por el capitán de navío Alberto César Somoza. La representación de la Armada obsequió dos veleros y cuatro botes de remo a los clubes insulares, y al despedirse, el gobernador inglés Lewis ofreció una demostración en su residencia.

A principios de mayo se inauguró en Stanley una muestra cultural con diversas obras de la "Exposición **Martín Fierro 72**", en homenaje de José Hernández, organizada por el Instituto Salesiano de Artes Gráficas, de Buenos Aires. Se expusieron obras de Raúl Soldi y otros artistas plásticos y se proyectó un programa audiovisual en inglés, con música grabada de Ariel Ramírez. La muestra fue preparada por el R. P. Gabriel Wade y el señor José Alvarez.

Son muy pocos los habitantes de las Malvinas que hablan castellano, aunque hoy la mayoría tiene interés en aprenderlo. Los niños que estudian en co-

legios continentales lo captan rápidamente. Pero con el propósito de acelerar entre los malvinenses el conocimiento de nuestro idioma partieron para Puerto Stanley el 2 de junio las hermanas señoritas María Teresa y María Fernanda Cañas, contratadas hasta fin de año por el Consejo Nacional de Educación. La primera es profesora de inglés y la segunda, maestra normal.

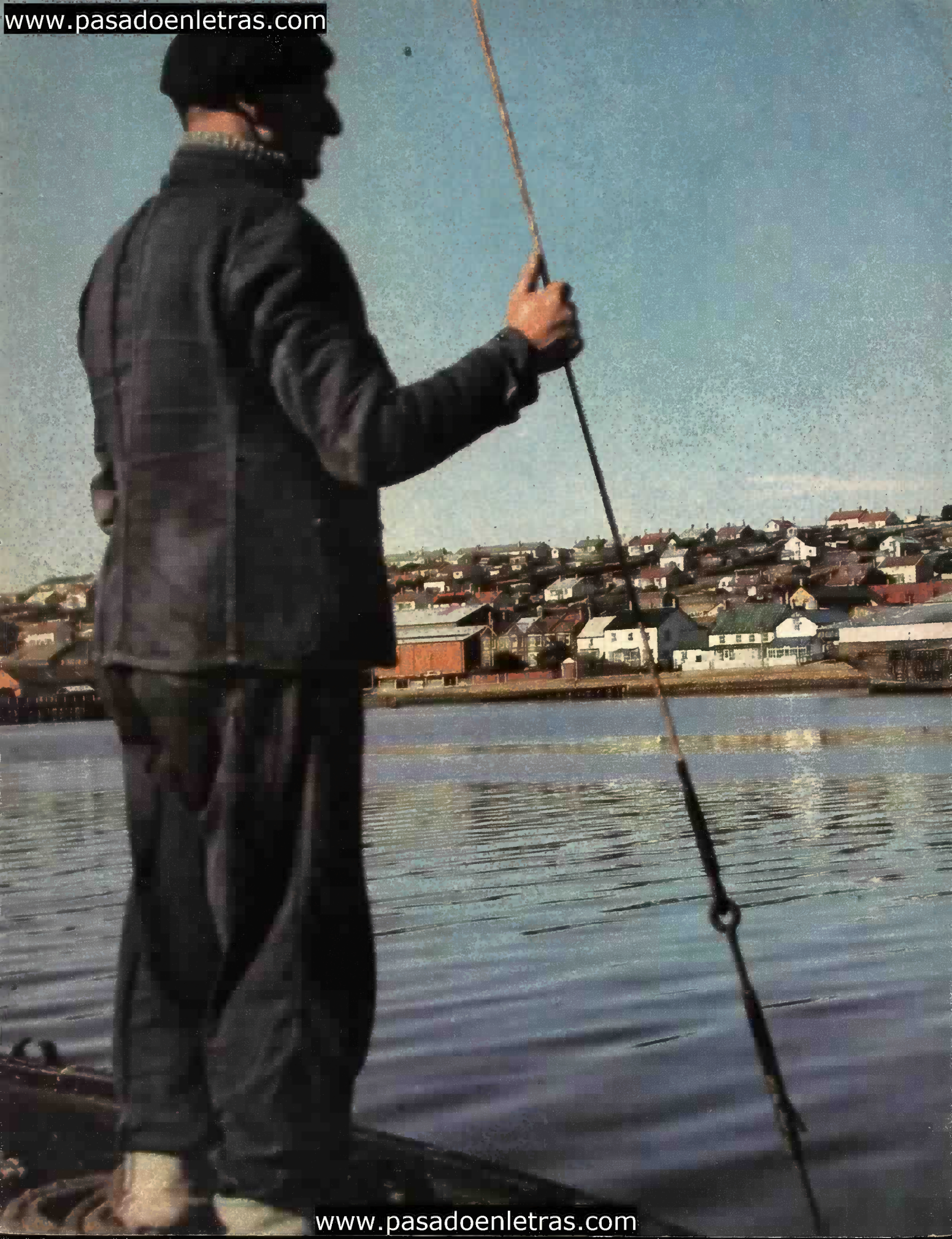
En el orden internacional tuvieron amplia repercusión en los círculos oficiales y privados del país las manifestaciones de los oradores en dos congresos: el de las Naciones Unidas, y el de Atlanta, estado de Georgia.

En la sesión del 4 de diciembre de 1973, el embajador argentino Carlos Ortiz de Rozas, al contestar al representante británico Jamieson, quien había dicho que Gran Bretaña ayudó a la emancipación americana, lo hizo en términos agudos: "Tal como lo señaló, Gran Bretaña ha estado presente en el proceso de la independencia de los países latinoamericanos. Su presencia se hizo manifiesta en las invasiones inglesas de 1806, en que tropas británicas ocuparon Buenos Aires, y en 1807, en que fueron expulsados. Asimismo, en 1833, fuerzas navales británicas ocuparon las Malvinas, y en 1839 y 1840 bloquearon el puerto de Buenos Aires".

En dicha sesión los países latinoamericanos, entre ellos Venezuela, Perú y Ecuador, apoyaron la reclamación argentina. El representante de Ecuador, embajador Ponce, dijo: "La doctrina de las Naciones Unidas es completa: si en un caso de desintegración territorial lograda mediante una injustificada ocupación de territorio se origina un conflicto, no cabe otra solución que la descolonización para los fines de la integración".

En la sesión plenaria del 14 de diciembre se convino en "la necesidad de acelerar las negociaciones previstas en la resolución 2065 entre los gobiernos de la Argentina y el Reino Unido para arribar a una solución pacífica de la disputa de soberanía entre ambos países sobre las Islas Malvinas". Y en el consenso del 29 de enero de 1974 se aprobó la resolución 3160, referente a "la disputa de soberanía", por 116 votos a favor, ninguno en contra y 14 abstenciones.

En las reuniones de la Organización de los Estados Americanos, iniciadas en Atlanta el 20 de abril, el delegado de Barbados hizo moción de que



Tipo característico del isleño,
casi siempre descendiente de antepasados
de origen nórdico europeo.



se considerasen las Islas Malvinas "una colonia que debe lograr su independencia", añadiendo que mientras no se hayan determinado su propio destino los malvinenses "él se referiría a ese territorio como islas **Falkland**."

He aquí dos errores, frutos de la ignorancia o del interés. Porque ya se ha establecido claramente en el seno de las Naciones Unidas que no se trata de una colonia que aspira a independizarse, sino de una "disputa de soberanía". El segundo error consiste en no mencionar en castellano las Islas Malvinas, puesto que, por petición argentina, quedó aprobada por el organismo internacional, el 13 de noviembre de 1964, la denominación de **Islas Malvinas** en toda comunicación dirigida a los países de habla hispana.

Sin duda, el delegado barbadeño hablaba como portavoz de Gran Bretaña, según comentó en la asamblea el ministro argentino Francisco Pulit al replicarle, pues no se había admitido la presencia de un observador inglés en razón del diferendo pendiente con aquella potencia, precisamente por las Islas Malvinas.

Afirmación de la Soberanía Argentina en las Malvinas

El 3 de enero de 1974 al cumplirse el 141º aniversario de la usurpación de las Islas Malvinas, hubo varios actos de protesta y de reclamación.

El Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto publicó una vigorosa declaración repudiando aquel hecho, añadiendo que "reitera una vez más su inquebrantable decisión de continuar realizando una ininterrumpida acción diplomática, reflejo de la voluntad popular y del gobierno que la representa, cuya culminación habrá de ser la definitiva recuperación de esa parte del territorio nacional".

El mismo día, por la mañana, la Comisión Pro Monumento al Héroe Antonio Rivero y Restitución de las Malvinas, que preside el doctor Ismael Moya, realizó un acto patriótico frente al mausoleo del general San Martín, con asistencia de las Fuerzas Armadas y numeroso público, en cuya circunstancia pronunció un elocuente discurso el coronel Angel Di Pasquo.

La señora Esther Fadul de Sobrino, diputada nacional por Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, presentó en la Cámara de Diputados un proyecto de declaración que dice: "Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo proclame: '1974 Año de la Recuperación de las Islas Mal-

vinas con Perón en el poder'".

Por su parte, el senador nacional Alberto M. Fonrouge, es autor de la ley N° 20.561 promulgada el 30 de noviembre de 1973, cuyo texto es el siguiente:

"**Artículo 1º** - Fíjase como Día de la Afirmación de los Derechos Argentinos sobre las Malvinas, islas y sector antártico, el 10 de junio, expresión de soberanía que se celebrará todos los años en todo el país.

"**Artículo 2º** - Ese día y a una misma hora se conmemorará el fasto en todos los establecimientos de enseñanza de todos los ciclos, del Estado y particulares, unidades y oficinas de las Fuerzas Armadas, sedes judiciales y dependencias de la administración pública, dentro y fuera del territorio, con actos alusivos, dictándose al efecto clases especiales y conferencias en las que se señalarán los antecedentes históricos, la legitimidad de los títulos argentinos y la forma en que ella se ejercita en el sector austral.

"**Artículo 3º** - Asimismo y como protesta simbólica contra las agresiones sufridas por la República en la región, se embanderarán e iluminarán obligatoriamente en esa fecha todos los edificios donde funcionen dependencias oficiales.

"**Artículo 4º** - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

"Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino en Buenos Aires, a los catorce días del mes de noviembre de mil novecientos setenta y tres".

El 3 de enero por la tarde el senador Alberto M. Fonrouge convocó en la Sala de Lectura del Senado a un acto académico, al que asistieron el canciller Alberto J. Vignes, legisladores, diplomáticos, representantes de las Fuerzas Armadas, autoridades de instituciones patrióticas y escolares y escritores que trataron el tema de las Islas Malvinas. Luego que el señor Carlos Fraga dio lectura a la ley N° 2056 hicieron uso de la palabra el senador Alberto M. Fonrouge, el presidente del Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Australes Argentinas Carlos Barreiro Ortiz y el escritor Juan Carlos Moreno. El canciller Vignes se refirió finalmente al estado actual de las negociaciones argentino-británicas.

Ese día nació el movimiento nacional denominado "A las Islas. Operativo Malvinas", que tiene por coordinador al licenciado Roberto A. Cantó. Ya ha realizado reuniones de concientización en varias provincias, comenzando por Mendoza, ex-

presamente elegida porque de allí partió, preparada por el general José de San Martín, la campaña libertadora de los Andes. La asociación tiene por lema: **Hay una tierra gaucha prisionera: se llama Malvinas. Liberémosla.**

Poco después ofreció una reunión de prensa en el hotel Bristol, donde hicieron uso de la palabra el profesor Oscar Enrique Torreira, el doctor Juan Manuel Codazzi Aguirre y Juan C. Moreno. Finalmente el licenciado Roberto A. Cantó explicó los fines del Operativo Malvinas, la labor ya desarrollada en el interior y la proyectada para ser llevada a cabo inmediatamente hasta lograr el objetivo que se persigue: la reintegración de las Malvinas al patrimonio nacional.

Varios actos significativos se desarrollaron en Mendoza entre los días 23 y 28 de marzo con la participación de autoridades provinciales, comunales y la Asociación Cultural Universitaria Latinoamericana. Durante una semana hubo concentraciones en la plaza Independencia donde se realizó el ciclo de promoción. El 29 se efectuó un acto público patriótico de alto relieve en el campo histórico El Plumerillo; el 30 una Misa de campaña en la plaza Pedro del Castillo y, por la noche, un programa artístico en el anfiteatro de Mendoza.

Durante el oficio religioso celebrado por la mañana se dio lectura a una **Invocación a Nuestra Señora del Carmen de Cuyo**, Patrona del Ejército de los Andes, cuyo texto reza así:

"Tú, excelsa Señora, que con la advocación del Rosario le diste a Liniers la victoria cuando los herejes ingleses invadieron Buenos Aires, en 1806; Tú, que con la advocación de la Merced le diste el triunfo a Belgrano en los campos de Tucumán, en 1812; Tú, finalmente, que escuchaste la plegaria del general San Martín, cuando puso bajo tu alto patrocinio la campaña libertadora de los Andes, en 1817: escucha, oh divina Señora del Carmen de Cuyo, el ruego que te hacen los componentes del Operativo Malvinas, bajo la misma advocación y en el mismo lugar histórico, y concede el éxito final a la cruzada que ha emprendido para recuperar cuanto antes aquel territorio argentino todavía en manos de una potencia extranjera".

Poco después, el 25 de abril, prosiguiendo la campaña, la asociación realizó otra importante jornada pública en el salón de actos de la Caja Nacional de Ahorro y Seguro, de la Capital Federal, a la que asistieron los embajadores de los países

signatarios que otorgaron el 29 de enero de 1974 el consenso favorable a la Argentina, legisladores, diplomáticos, militares de las tres armas, profesores, estudiantes universitarios y autoridades, abanderado y una delegación de alumnos de la Escuela Nacional Técnica N° 1 "Islas Malvinas". El joven José Antonio Da Fonseca Figueira leyó un mensaje dirigido a la juventud, y hablaron los profesores Oscar Enrique Torreira y Juan Carlos Moreno. Cerró el acto con una vibrante arenga el senador Alberto M. Fonrouge, quien expresó el voto de que este año sean recuperadas las Islas Malvinas.

En armonía con la ley 20.561 se constituyó la Comisión de Homenaje para la Afirmación de los Derechos Argentinos en las Islas Malvinas integrada en la siguiente forma: **presidente**, doctor Alberto M. Fonrouge; **secretario**, doctor Carlos I. Rivas; **vocales**, señor Jorge Arcivián, señor Carlos Barreiro Ortiz, diputada Esther Fadul de Sobrino, gobernador de Chubut Benito Fernández, contador de Comodoro Rivadavia Alberto Lamberti, senador Ramón Lorenzo, profesor Juan Carlos Moreno, embajador José Luis Muñoz Azpiri, senador Hipólito Solari Yrigoyen. **Representantes de las Fuerzas Armadas:** capitán de navío Enrique González Lonzieme, comodoro Juan García y coronel Héctor Raúl Toledo.

Con motivo de estos acontecimientos un grupo de miembros de dicha comisión visitó al ministro de Relaciones Exteriores y Culto para expresarle su complacencia por los firmes términos con que dirige, en el foro internacional, el proceso reivindicatorio de las Islas Malvinas. El canciller Alberto J. Vignes manifestó que en esta tarea no hace otra cosa que cumplir las pautas dadas por el presidente de la Nación, y añadió que en el próximo período de sesiones de las Naciones Unidas, la Argentina y Gran Bretaña tendrán que dar cuenta del resultado a que arribaren las negociaciones, de acuerdo con el último consenso del organismo internacional.

Poco después, el 5 de junio, el embajador inglés en Buenos Aires, Donald Hopson, en visita que hizo al canciller Vignes le informó "que el gobierno británico espera muy pronto renovar contactos con el gobierno argentino con respecto a la Resolución 3160, de la Asamblea General de las Naciones Unidas, que declaró la necesidad de acelerar las negociaciones entre los gobiernos de la República Argentina y el Reino Unido sobre la cuestión de las Islas Malvinas".

La mencionada resolución se refiere, concretamente, a la "disputa de soberanía".



Tres niñas porteñas acompañadas de dos
niñas malvinenses nativas,
en la visita a una pingüinera
sobre la caleta del Gorrion.



SEGUNDA PARTE

Geografía Malvinense

Las Islas Malvinas están situadas entre los paralelos 51° y 53°, y entre los 57° 30' y 62° 30' de longitud Oeste, a 480 kilómetros de la boca occidental del estrecho de Magallanes. Abarcan una superficie de 11.961 kilómetros cuadrados, y cuentan con una población de 2098 habitantes, de los cuales 1154 son varones y 944 mujeres.

Son dos grandes islas separadas por el canal San Carlos y cerca de doscientas islas pequeñas e islotes. Las grandes son la Isla Soledad o Malvina Oriental y la Gran Malvina o Malvina Occidental. Entre las pequeñas e islotes poblados figuran: Aguila, Danican, Bougainville, María, Jorge, Trinidad, Rosario, Vigía, San José, San Rafael y Goicoechea, conforme con la toponimia del Instituto Geográfico Militar.

Todavía se conserva en el campo insular gran parte de la toponimia criolla de la época del gobierno argentino, que aparece en cartas geográficas británicas, algunas palabras unidas con términos ingleses, como San Salvador, San Carlos, Moro, Rincón Grande, Zaino Rincón, Malo Rincón y Estancia House; la nomenclatura de algunos elementos camperos, como recado, mate, palenque, rebenque, y el nombre de los caballos por la pe-lambre: **zaino, alazán, gateado, malacara.**

Las Malvinas se encuentran dentro de la plataforma continental argentina y el cordón submarino que une ambas orillas tiene una profundidad que no supera los 170 metros. Tanto por el Norte como por el Sur de este verdadero cordón umbilical, que une a la hija con la madre, el talud se hunde inmediatamente a más de mil metros. Este es un título indiscutible de valor geográfico a favor de la Argentina.

Las costas son muy irregulares y presentan numerosas entradas, con alternativas de promontorios y playas arenosas y bahías, ensenadas y caletas, donde se han levantado los puertos. Por ejemplo, Soledad está en el interior de la bahía de la Anunciación; Stanley, en la bahía de su nombre, es la capital desde 1842, con más de la mitad de la población; Goose Green, en el interior de la bahía Choiseul, donde se halla el establecimiento más importante de la Falkland Islands Company, con 90.000 ovejas.

La estructura geológica malvinense es semejante a la de Tierra del Fuego, por sus costas,

sus turbales y sus abundantes pastos. El terreno es ondulado, quebrado por pequeños valles y hondanadas con cerros pedregosos y pequeños ríos de agua dulce. Los principales cerros son el Adam, de 696 metros; el Santa María, de 669 metros; el Beaufort, de 680 metros, en la Malvina Occidental; y los cerros Ouborne, de 684; el Wickhan de 605; el Kent, de 468, y el Vernet, de 372, en la Malvina Oriental. En cuanto a los ríos, actualmente sembrados de truchas arco iris, los mayores son el Piloto y el Doyle, en Malvina Occidental, y el San Carlos, el San Pedro y el Fitz Roy, en Malvina Oriental. En esta isla hay dos lagunas: la Lorenzo y la de la Sal.

Clima

La posición del archipiélago en el Atlántico Sur le permite recibir las corrientes marítimas y atmosféricas que contribuyen a mantener un clima casi estacionario, que no padece los cambios bruscos observados en Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego. La estación meteorológica se halla al Sur de Stanley, a 58 metros sobre el mar. Las primeras observaciones fueron registradas por James Ross, en 1842. El observatorio se erigió en 1875.

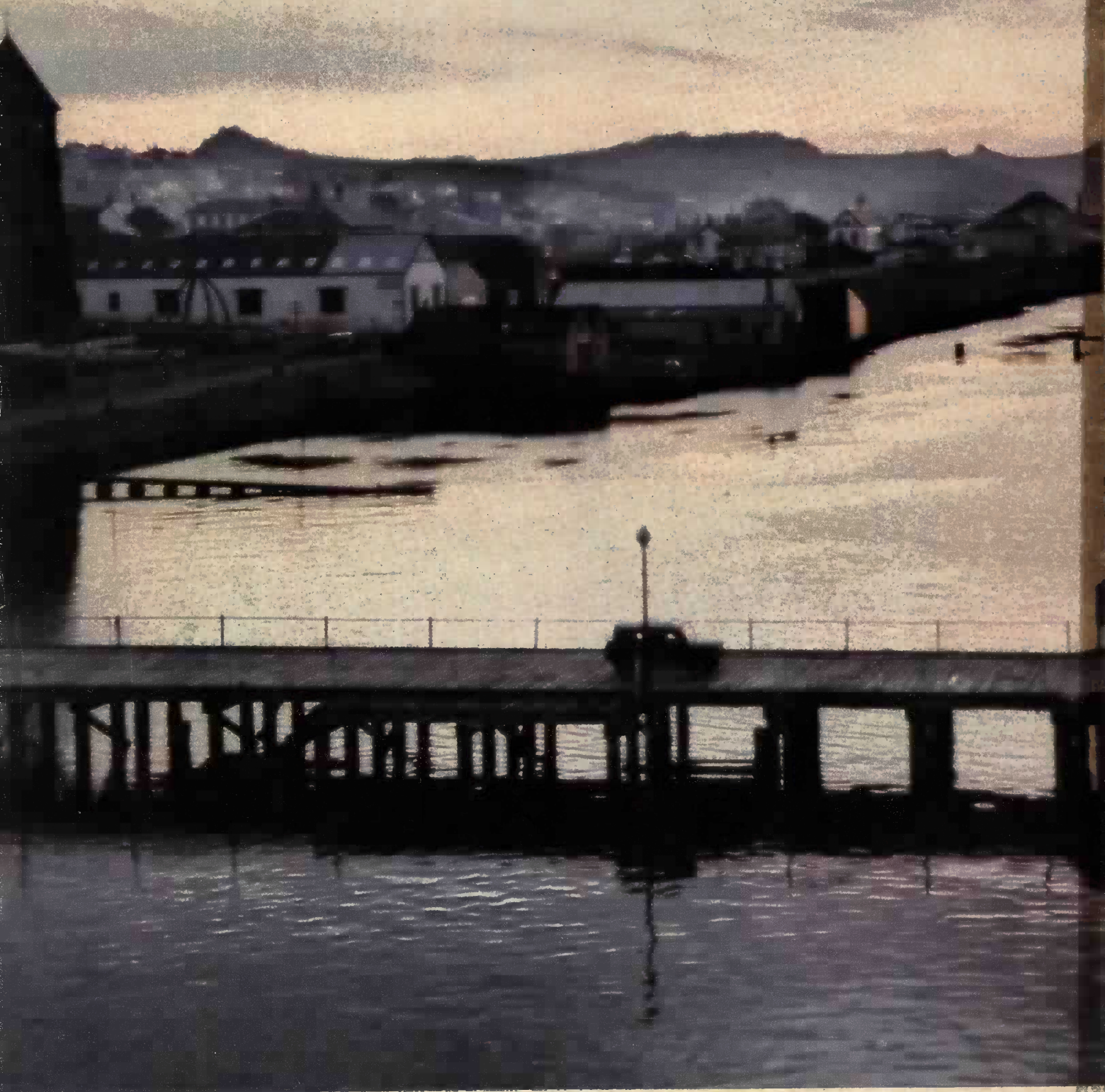
He aquí las temperaturas anotadas en 1967: en marzo (otoño): máxima, 18° 4; mínima, -4; en junio (invierno): máxima, 8° 1; mínima, -4,3; en septiembre (primavera): máxima, 11° 6; mínima, -3; en diciembre (verano): máxima, 19° 3; mínima, -3. La temperatura máxima extrema se registró en febrero de 1953 y fue de 23° 9 y la mínima extrema en agosto de 1964 y fue de -7,8. Pocas veces la mínima es inferior a 5 grados bajo cero.

La mitad aproximada de los vientos soplan de Suroeste y Noroeste. Los vendavales más intensos se registran en noviembre y alcanzan una velocidad de 130 kilómetros por hora, pero son de corta duración. El promedio de intensidad es de 30 kilómetros. Se observan, sin embargo, calmas notables y el cielo adquiere entonces una tonalidad y una diafanidad maravillosas.

La mayor nubosidad se nota en verano y la menor en invierno. La nubosidad media fue, en 1965, de 5.5. Durante el verano las lluvias son más copiosas que en invierno, aunque las precipitaciones son, en general, de breve duración. Las caídas de agua varían entre 33 y 69 milímetros por mes. El promedio anual es de 500 milímetros. La humedad oscila entre 80 y 90 grados.

Vegetación

No hay árboles autóctonos en las Malvinas. En



En la hora del crepúsculo, el cielo suele adquirir tonalidades maravillosas. Fotografía tomada frente al muelle.



los últimos años los pobladores han plantado algunas especies forestales propias de climas fríos, como el pino y el ciprés macrocarpa. De éste se han hecho viveros, pues lo prefieren por su rápido desarrollo y bella apariencia. Casi todas las viviendas poseen huertas, rodeadas de cercos vivos, cultivadas con legumbres y tubérculos. Además, en casetas de vidrio, con calefacción artificial, se ha logrado cosechar tomates y pepinos.

El suelo insular está totalmente cubierto de hierbas. Un botánico dijo haber clasificado alrededor de doscientas gramíneas distintas. La mata mejor desarrollada es la bruyera, **diddle dee** en inglés, de ramitas rastreras, rugosas y resinosas, y frutita redonda y rosada. Hay una preciosa hierba, el **tussac** (**Poa flabellata**), semejante al junco, que crece en las riberas y el ganado la come con gusto. En los sitios poblados ha sido casi exterminada. Sólo se conserva en islotes apartados, y algunas granjas la cultivan para adorno, por su hermosa vista, o para alimento especial de ganado fino. Existe también el **bálsano**, especie de musgo, verde y húmedo, que forma montículos redondos, como el neneo patagónico. La lechosidad que segregan sus ramillas cortadas sirve para cicatrizar heridas. Otras gramíneas curiosas son el **wild cabbage**, especie silvestre, y el **vino de cerdo**, semejante a la malva, aunque más pequeña, de frutita roja.

Fauna

La fauna es riquísima en volátiles y en especies terrestres y acuáticas. Abundan los anfibios, como el lobo, el león, el leopardo y el elefante marinos. Este último es muy corpulento y suele alcanzar una longitud de seis metros. Se ha vedado su caza para no exterminarlo, y existe una elefantería marina en Punta Volunteer. Los animales de tierra son el zorro, el conejo y el guanaco. Este último ha sido importado de la Patagonia y en algunos islotes han proliferado mucho. Hay tres especies de pingüinos: el roquero, el **gentoo**, algo mayor que el **adelia** antártico, y el real, pájaro majestuoso que alcanza un metro de estatura. En la época de la postura, los isleños acuden a las pingüineras a recoger los huevos para alimento.

La variedad de aves, tanto terrestres como acuáticas, es extraordinaria. Abundan el petrel, el cormorán, la gaviota, el damero, el quebrantahuesos, la golondrina de mar y diversos palmípedos, entre ellos el curioso **pato vapor**, que no vuela, pero nada a gran velocidad produciendo un ruido semejante a un motor en marcha. Existen tres clases de avutardas: la gris, la rosada y la blanca. Son nota-

bles comedoras de hierba y por eso las persiguen como plaga local pues le quita el forraje a la oveja. El ave marina más hermosa es el albatros, que vuela sobre el mar y anida en islotes rocosos; algunos ejemplares alcanzan una envergadura de tres metros. Existe diversidad de pájaros, igual que en la Patagonia, desde el tero hasta el vulgar gorrión.

La fauna ictícola es considerable; predominan el sábalo, el mujol, el róbalo, el pejerrey, la trucha arco iris, el esperlano y la merluza. Se ven bandadas de marsopas, comúnmente llamadas toninas, y cada vez menos ballenas, tan abundantes hace un cuarto de siglo, pues han sido muy perseguidas después de la última gran guerra, con fines de sustitutos alimenticios.

ECONOMIA E INDUSTRIAS

En la actualidad, mayormente no significan mucho para Gran Bretaña las Malvinas como objetivo económico y estratégico. Los cuantiosos ingresos que obtenía con la fiscalización de la caza de ballena han desaparecido por la disminución de los grandes cetáceos en las aguas australes y porque en los últimos años ningún país pagaba tributo. Por otra parte, la lana ha sufrido una fuerte desvalorización en los mercados mundiales debido a la competencia de las fibras sintéticas, que en gran parte la han reemplazado. Con los adelantos de la tecnología bélica, el archipiélago tampoco representa hoy para Inglaterra un valor estratégico.

Aunque la industria madre insular sigue siendo la cría de la oveja, existen otras fuentes de riquezas todavía no explotadas o que están en vías de explotación, como la pesca y las algas marinas. No hay seguridad de la existencia de yacimientos petrolíferos en aguas malvinenses. El geólogo Vivian Fuchs declaró hace algunos años que no había petróleo en las islas. Pero parece que las últimas exploraciones prospectivas habrían demostrado vestigios del combustible, sobre todo en la zona marítima que se aproxima a las costas de Tierra del Fuego.

Toda la tierra malvinense, excepto 28.000 acres, retenidos por la Corona británica, está dividida en granjas privadas que ocupan superficies desde 3600 hasta 161.000 acres (1). Un perito en suelos que visitó las islas, en vista del deterioro sufrido en los últimos años, aconsejó diversas prácticas para el mantenimiento de las praderas, y algunas estancias obtuvieron mayor capacidad de producción haciendo subdivisiones.

(1) El acre equivale a 40 áreas, 47 centiáreas.

La oveja

En 1969 había en las Malvinas 29 establecimientos ovejeros con superficies entre 850 y 400.000 acres. El área total de la explotación lanera es de 2.903.000 acres. La producción anual de lana es de 2.200.000 kilos. La cosecha de 1967 rindió 4.750.000 libras esterlinas.

La Falkland Islands Company tiene registrados seis establecimientos con un total de 1.330.000 acres, y la Compañía James Lovegrove Waldron Limited, 173.000 acres, que suman 1.503.000 acres. Si el total del área lanera es de 2.903.000 acres, la empresa monopolista posee más del cincuenta por ciento de la tierra. Sus campos son los mejores y se dice que poseen otras estancias a nombre de distintas personas.

Los datos oficiales dan la siguiente existencia de ganado lanar: Falkland Islands Company, 281.600 ovejas; un establecimiento sin nombre, 69.680 ovejas; 3 sociedades anónimas registradas en Gran Bretaña, 87.000 ovejas; Holmsted, Blake y Cía., 31.800 ovejas; Packe Bross y Cía., 28.600 ovejas; 6 sociedades anónimas registradas en las Islas Malvinas, 135.500 ovejas; 3 fundos fiscales arrendados, 3.620 ovejas. Total, 637.800, con un promedio de una oveja por cada cuatro acres y medio.

El frigorífico instalado en 1951 fue clausurado a los dos años porque los ovejeros no tenían interés en este tipo de negocio, y preferían echar el excedente de carne al mar, para aprovechar el cuero y la lana. En 1967 se sacrificaron en Puerto Stephens 500 vacunos para vender los cueros y arrojaron la carne al agua. En 1973 y 1974 se han hecho convenios para enviar carne a los frigoríficos de Puerto Deseado y Río Grande, en la costa continental argentina.

Las ovejas con cruza de Corriedale y Romney Marsh, las preferidas, poseen un vellón largo y sedoso, lo que se llama lana prima. La lana insular ha logrado mejores precios que la de Tierra del Fuego. Cada animal rinde de tres a cuatro kilos de lana.

La pesca

A pesar de que la industria pesquera en potencia es importante, el malvinense no la ha encarado todavía. El isleño es poco afecto al pescado. Pocas aguas son tan pródigas en peces como las que rodean las islas. Tienen que acudir los buques extranjeros, sobre todo los rusos, para aprovechar esa riqueza incalculable. Basta echar la red en una caleta para recogerla cargada.

El embajador británico Michael Hadow sostenía que el isleño desdén el gran alimento que le ofrece el mar y notaba la ausencia de una industria pesquera. Es verdad también que no cuenta con medios adecuados para la explotación ictícola y la industria lanar tal vez le resulte todavía más lucrativa. Aparte de constituir un buen alimento, abundante en proteínas, el pescado puede industrializarse provechosamente convertido en conserva, harina y aceite, con miras a la exportación.

Los mayores ríos insulares están sembrados de truchas. En el concurso de pesca realizado en la temporada 1970-1971, en el río Malo (**Malo River**), de Rincón Malo, se capturaron 223 truchas.

La turba

Tal vez a muy pocas personas se les ocurre pensar que puede industrializarse la turba. En las Malvinas, tan necesitadas de calorías, la Divina Providencia ha ocultado en el suelo extensas turberas. Este es el combustible que emplea el isleño de día y de noche en verano y en invierno. La turba insular es superior a la que existe en Tierra del Fuego; está considerada similar a la de Irlanda, la mejor del mundo.

La turba constituye un combustible formado por la mezcla de tierra humífera y la descomposición de musgos y raíces resinosas. Algunos bancos de turba tienen mucha extensión, y la hay de mejor o menor calidad. Es un combustible sumamente económico y cada familia tiene una parcela señalada. Una tonelada de turba equivale a 160 metros cúbicos de gas, de 1200 calorías.

La turba se aplica en la industria de la construcción y en la fabricación de mosaicos plásticos, aisladores térmicos y marcos de ventana, y se usa como carburante en la elaboración del vidrio y la porcelana. Su destilación produce gas, coque, asfalto, parafina, acetona y alcohol.

El alga marina

A este producto vegetal acuático, tan antiguo como el mundo, se le están descubriendo múltiples propiedades. El alga sirve de alimento al hombre, a los peces y a los animales. Preparada en panes actualmente la comen los chilenos y los japoneses, y su esencia está incluida en muchos platos de buenas cocinas.

La palabra alga deriva del latín **algae** (yuyo marino). Las ramas del grupo de las talófitas son largas, livianas y han sido empleadas en techumbres.

La enorme cúpula del templo de Santa Sofía, en Constantinopla, fue techada en 532 con ramas de algas trenzadas. Los vikingos las habían usado para hacer lazos, redes y maromas. Existen varias clases de algas, desde las microscópicas hasta las laminarias, que sobrepasan los doscientos metros de longitud. Algunos ríos contienen algas pequeñas, de formas graciosas, como finos tejidos de encajes.

Las algas de agua salada son celulares y coriáceas. Ciertas algas se fijan en el fondo rocoso; otras sobre vegetales, y algunas sobre animales acuáticos. El cuadro que ofrecen las algas en el fondo marino, por la luz y los colores, es maravilloso.

El alga de las Malvinas, **kelp** en inglés, el **cochuyo** chileno, **Macrocystis perlyfera** en latín, parece la mejor de todas las especies. Es semejante a la que se industrializa en California y en Tasmania. Hay en las islas otra alga curiosa, de tronco parecido al de un árbol, la **Flavicans negriense**, que los isleños llaman **Tree kelp**. La primera se desarrolla extraordinariamente en las caletas, ensenadas y en torno de los islotes. Las costas del canal San Carlos están inundadas del alga **Macrocystis perlyfera**. Sus tallos, insertados en el fondo, ascienden ayudados por cápsulas de aire adheridas de trecho en trecho, y extienden sus brazos largos y flexibles sobre la superficie. Sus hojas son lanceoladas, dentadas, oscuras y gomosas, y algunas alcanzan un metro de longitud.

Esta planta acuática contiene, entre otros alginatos, yodo, aceite, almidón, calcio, minerales y vitaminas. Se emplea en la cosmética y en la farmacopea. Los técnicos aseguran que tiene como doscientos usos diferentes, entre ellos, en ortopedias dentales, fijadores de cabello, cremas de belleza, helados, ingredientes de comidas, fertilizantes, tinturas de telas, productos acrílicos, comprimidos medicinales, emulsiones fotográficas y electrodos para soldaduras. El alginato interviene en la fabricación del papel, del rayón, de la cerveza y de las bebidas sin alcohol. El yodo de alga corrige la insuficiencia de las glándulas endocrinas y de las tiroideas, e incluso puede aplicarse en el tratamiento de la neurosis.

La clorela de alga, según los técnicos, posee más calorías que el trigo, y un metro cúbico de alimento algínico equivale a nueve toneladas de maíz en cuanto a contenido de proteínas.

Desde 1948 se estudia e industrializa el alga en la Argentina. En Puerto Deseado y en Gaiman hay plantas industriales de alginatos y en varios ríos existen algas pequeñas y primorosas, que los aficionados preparan adhiriéndolas a cartulinas. En la localidad de Gaiman, Chubut, la empresa de los

hermanos Soriano recoge, procesa y elabora alginatos en grandes proporciones, para consumo del país y la exportación.

La Alginate Industries Limited, de Londres, ha instalado una sucursal en Puerto Stanley. Esta empresa, que explota las algas de Escocia e Irlanda, ha preparado un plan para industrializar las algas malvinenses. Un informe competente considera que en las Malvinas "podrían obtenerse algas por valor de doce millones de libras anualmente, que después de ser elaboradas en el Reino Unido alcanzarían un valor de cien millones. Más del nueve por ciento de esta producción sería para la exportación". La empresa mantendría una flotilla de embarcaciones recolectoras y construiría una fábrica automatizada para secar y moler el producto en Stanley. Las vastas praderas de algas existentes en las Malvinas permitirán que la recolección se realice mecánicamente, a diferencia de otras fuentes donde esta operación se hace a mano.

Los lechos de algas de las Malvinas parecen ser los más extensos del mundo. El vegetal acuático malvinense, antes del año de haber sido cortado, se reproduce en igual volumen.

LUGAR DE TURISMO

Con el propósito de dar una información general hemos hecho un resumen de la historia, la geografía y la economía de las Malvinas, y expuesto el panorama de la reafirmación permanente de la soberanía argentina en aquel territorio todavía irredento.

Desde el punto de vista militar el archipiélago, por su ubicación, significa para la Argentina una base naval ponderable para el control de su extenso sector austral y espacio de confluencia de los océanos Atlántico y Pacífico. Una planta de cohería extranjera en las islas podría ser un gravísimo peligro en caso de guerra continental. Desde el archipiélago, por otra parte, podrá fiscalizarse mejor la pesca y las incursiones clandestinas en aguas insulares y en el mar epicontinental argentino.

Como valor cultural sirven las islas para extender las investigaciones en el campo de las ciencias naturales, en la práctica de los deportes y en el turismo novedoso. Esto se está apreciando con los torneos de fútbol, ajedrez y regatas de veleros. Ya

han comenzado a realizarse, además, intercambios culturales por medio de viajes de conjuntos artísticos y folklóricos. El aficionado a la cinegética puede cazar cuadrúpedos y aves comestibles, y el pescador capturar gruesas truchas en sus torrentosos arroyuelos.

El amator de las bellezas naturales encontrará en las islas un escenario distinto de los conocidos, pero no menos atrayente. Además de visitar las reservas de pájaros, focas peleteras y elefantes marinos, podrá admirar el paisaje fosco y encantador de los promontorios fantásticos, los curiosos ríos de piedras, únicos en el mundo, y podrá embelesarse ante sus maravillosos crepúsculos.

Los barcos que viajan a la Antártida hacen escala en Puerto Stanley. Pero es necesario permanecer quince días o un mes para poder saborear mejor las rarezas del archipiélago: para visitar el puerto Nuestra Señora de la Soledad donde estuvo la guarnición argentina hasta 1833, y la casa del gobernador Vernet, que aún se mantiene en pie y que un día será convertida en vivienda histórica; el viejo cementerio donde fueron sepultados los primeros pobladores, y las ruinas de Puerto Egmont, en la isla Trinidad o de la Cruzada, desde donde fueron expulsados los ingleses en 1770.

En la pequeña isla Goicoechea hay focas de doble pelo y grandes cantidades de aves y pingüinos. Fue allí donde se filmó una parte de la película de Walt Disney **Las islas del mar**. En cabo Cow pueden verse todavía vacas criollas, petisnas y guampudas, descendientes del ganado vacuno llevado por los gauchos de Vernet, hace un siglo y medio. Este ganado, criado en estado salvaje, se reprodujo en cantidad insospechada a tal punto, que en 1851 se calculaba una existencia de 50.000 cabezas. Cuando se instaló la Falkland Islands Company, persiguieron a este animal hasta casi exterminarlo. De la veintena que sobrevivió, actualmente existen alrededor de doscientas vacas criollas.

La extraordinaria variedad y cantidad de aves, animales acuáticos y gramíneas es motivo de permanente interés para naturalistas, escritores y fotógrafos. El archipiélago es acaso el único lugar del mundo en que habita el majestuoso pingüino real.

La circunstancia de que varios barcos de turismo hayan arribado a las islas demuestra el particular atractivo que ellas encierran para quienes aman los encantos exóticos y científicos.

BIBLIOGRAFIA

Almeida, Juan Lucio:

Qué hizo el gaucho Rivero en las Malvinas,
Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1970.

Alurralde, Nicánor:

El primer descubrimiento de las Islas Malvinas,
Boletín del Centro Naval,
números 669 y 670, Buenos Aires, 1966.

Arce, José: Las Islas Malvinas,

Edición Cultura Hispánica, Madrid, 1968.

Barcia Trelles, Camilo:

El problema de las Islas Malvinas,
Alcalá de Henares, España, 1943.

Basilico, Ernesto: Las Islas Malvinas
y las Islas Sansón

en el Islario General de Alonso de Santa Cruz,
Boletín del Centro Naval, Buenos Aires, 1965.

Beltrán, Juan G:

El zarpazo inglés a las Malvinas,
Gleizer, Buenos Aires, 1934.

Brunet, José:

La Iglesia en las Islas Malvinas
durante el periodo hispano, Buenos Aires, 1969.

Caillet-Bois, Ricardo:

Una tierra argentina: las Islas Malvinas,
Ediciones Peuser, Buenos Aires, 1948.

Caekell, M. B. R: The Falkland Islands,
Macmillan y Cº, Londres, 1960.

Codazzi Aguirre,

Juan Manuel: Escudo para las Islas Malvinas
y Adyacencias, Buenos Aires, 1969.

Crosby, Ronald K.:

El reto de las Malvinas,
Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1968.

Daus Federico:

Reseña Geográfica de las Islas Malvinas,
Imprenta de la Universidad, Buenos Aires, 1955.

Del Carril, Bonifacio:

El dominio de las Islas Malvinas,
Emecé, Buenos Aires.

Danero, Eduardo M.:

Toda la historia de las Malvinas,
Editorial Tor, Buenos Aires, 1946.

Entraigas, Raúl A.:

Monseñor Fagnano,
Buenos Aires, 1945.

Fitte, Ernesto J.:

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

Gil Munilla, Octavio:

El conflicto angloespañol de 1770,
Sevilla, 1948.

Goebel, hijo, Julius:

La pugna por las Islas Malvinas,
Servicio de Informaciones Navales,
Buenos Aires, 1950.

Gómez Langenheim, Antonio:
Elementos para la historia de nuestras Malvinas,
El Ateneo, Buenos Aires, 1939.

Groussac, Paul:
Las Islas Malvinas, Edición
del Congreso Nacional, Buenos Aires, 1936.

Hidalgo Nieto, Manuel:
La cuestión de las Malvinas,
Madrid, 1947.

Izaguirre, Mario:
Estado actual de la cuestión Malvinas,
Buenos Aires, 1972.

Leguizamón Pondal, Martiniano:
Toponimia criolla en las Malvinas,
Editorial Raigal, Buenos Aires, 1956.

Magaldi, Juan Bautista:
Groussac y las Malvinas, Buenos Aires, 1945.

Massini Ezcurra, José M.:
Julio Verne y las Malvinas, Buenos Aires, 1965.

Martínez Moreno, Raúl S.:
La Soberanía argentina en las Islas Malvinas,
Universidad Nacional de Tucumán, 1948.

Migone, Mario Luis:
Treinta y tres años de vida malvinera,
Club de Lectores, Buenos Aires, 1948.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto:
Decisiones de los Organismos Internacionales
vinculadas con las Islas Malvinas,
Dirección General de Antártida y Malvinas,
Buenos Aires, 1970.

Montarcé Lastra, E.:
Redención de la Soberanía. Las Malvinas
y el Diario de doña María Sáez de Vernet,
Buenos Aires, 1940.

Moneta, José Manuel:
¿Nos devolverán las Malvinas?,
Buenos Aires, 1970.

Moreno, Juan Carlos:
La recuperación de las Malvinas,
Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1973

Muñoz Azpiri, José Luis:
Historia completa de las Malvinas,
Editorial Oriente, Buenos Aires, 1966.

Palacios, Alfredo L.:
Las Islas Malvinas, archipiélago argentino,
Claridad, Buenos Aires, 1934.

Pereyra, Ezequiel Federico:
Las Islas Malvinas. Soberanía argentina,
Buenos Aires, 1968.

Riggi, Agustín E.:
Las Islas Malvinas. Reseña geográfica y geológica,
Museo Argentino de Ciencias Naturales,
Buenos Aires, 1938.

Solari Irigoyen, Hipólito:
Así son las Malvinas,
Hachette, Buenos Aires, 1959.

Subsecretaría de Educación de la Nación:
Las Malvinas son argentinas,
Buenos Aires, 1948.

Tesler, Mario:
El gaucho Rivero, Editorial
Buenos Aires, 1973.

Torre Revello, José:
Bibliografía de las Islas Malvinas,
Buenos Aires 1953.

Wallbrecher, Guillermo:
Las Islas Malvinas y el Continente antártico,
Buenos Aires, 1949.

LOS SIMBOLOS



EL ESCUDO NACIONAL

EL ESCUDO NACIONAL fue, en su origen, el sello con las armas de la Asamblea General Constituyente de 1813, y se lo estampó con lacre por primera vez el 22 de febrero de ese año, en el documento por el que se otorgó la ciudadanía al español don Francisco de Paula Saubidet. Aunque fue creado en dicho año y se presume que existió un decreto de aquel cuerpo relativo a su forma y sus atributos, no ha podido establecerse a ciencia cierta su existencia. Su modelo original, que la tradición atribuyó a diversos próceres (Monteagudo, Alvear, Vieytes), fue compuesto en 1812 por don Antonio Isidro de Castro, de nacionalidad peruana, quien lo llevó a cabo por disposición de don Bernardino Rivadavia. En cuanto al sello para lacre empleado por



LOS COLORES ARGENTINOS

LOS COLORES oro y celeste del pabellón nacional han sido objeto de una precisa determinación por la Academia Nacional de Bellas Artes, en respuesta a una consulta oficial de las Fuerzas Armadas.

"El color celeste de la bandera —dice la Academia— establecido por ley del Congreso de Tucumán, de fecha 20 de julio de 1816, pocos días después de declarada la Independencia, fue tomado de los colores de la escarapela nacional, según lo expresó el general don Manuel Belgrano cuando la mandó hacer por primera vez (27 de febrero de 1812). De acuerdo con los testimonios más fidedignos de la época, éstos fueron los colores de la orden del rey de España, don Carlos III. La banda de la orden borbónica respectiva fue re-

la Asamblea, fue preparado por el artífice don Juan de Dios Rivera.

Se estima que dicho sello pasó a revestir la investidura de símbolo de la nacionalidad, cuando Belgrano lo hizo estampar en el estandarte que hizo bendecir en Jujuy el 25 de mayo de 1813, y que luego fue depositado en el cabildo de dicha ciudad.

Sus colores y demás elementos tienen un significado simbólico. El azul representa la Justicia, la Verdad, la Lealtad, la Fraternidad. El blanco, la Fe, la Pureza, la Hidalguía, la Integridad, la Firmeza, la Obediencia.

Las manos simbolizan la Unión, y el gorro frigio, la Libertad, la Igualdad y el Sacrificio, en tanto que la pica, que entraña la resolución de mantener en alto el gorro

frigio (la Libertad), simboliza la Autoridad, el Mando, la Dignidad, la Soberanía.

El sol, aparte de simbolizar la Verdad, la Majestad y la Prosperidad, significa la nueva Nación que surge al concierto universal plena de esplendor y de gloria.

La corona de laurel —que en los tiempos antiguos se empleaba para distinguir a los triunfadores— representa la Victoria y la Gloria.

El arquetipo oficial del Escudo fue establecido en 1944, al disponerse que se usara "la reproducción fiel del Sello que usó la Soberana Asamblea General Constituyente de las Provincias Unidas del Río de la Plata, el mismo que ésta ordenó en sesión del 12 de marzo de 1813 usase el Poder Ejecutivo".

petidamente pintada por Goya en los años contemporáneos de la Revolución de Mayo, entre otras veces, en la familia de Carlos IV y en los retratos de Fernando VII.

"Las más antiguas representaciones gráficas que se conservan del Pabellón Nacional, por otra parte, inmediatamente posteriores a la ley del Congreso de Tucumán citada, fueron ejecutadas a la acuarela por el marino inglés Emeric Essex Vidal, quien llegó a Buenos Aires en setiembre de 1816. La primera (El Fuerte de Buenos Aires visto desde la punta del muelle) fue realizada en enero de 1817. El color celeste es en ambos casos el azul cerúleo (color azul del cielo despejado), matiz 15na del sistema Ostwald (Confr. Egbert Jacobson, Walter C. Granville y Carl E. Foss, **Color Har-**

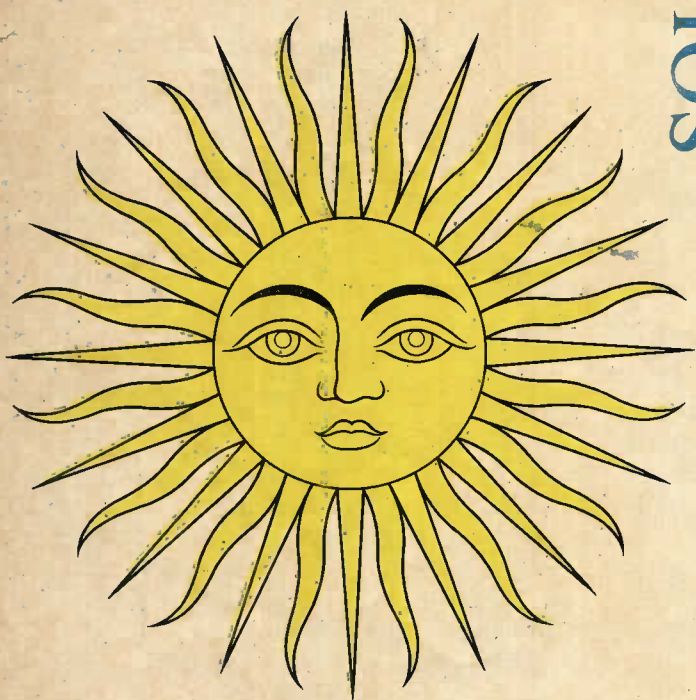
mony Manual, tercera edición, Chicago, 1948; Segunda producción de fichas, 1954).

"En cuanto al color del sol que la bandera debe llevar según lo dispuesto en la ley de fecha 25 de febrero de 1818, debe ser el amarillo del oro (decreto 10.302/44). Es el amarillo oro, matiz 2na del mismo sistema Ostwald. El sistema Ostwald —expresa la Academia— fue creado entre los años 1916 y 1931 por el científico alemán doctor Guillermo Ostwald, que llegó a clasificar 30.000 colores (100 matices y 300 variantes en cada triángulo). Fue difundido en los Estados Unidos de América el año 1942 en la primera edición del libro citado, que contiene 680 fichas con tonalidades diferentes. La tercera edición de 1948 contiene 973 fichas".



DIMENSIONES

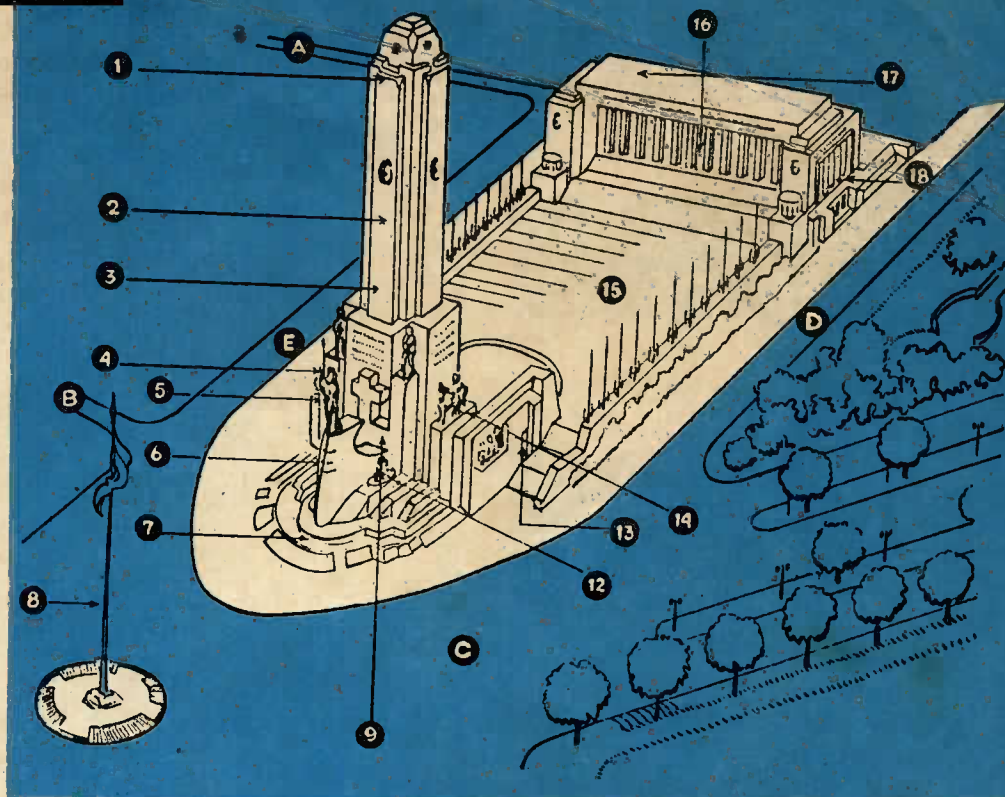
La bandera tendrá un metro y cuarenta centímetros de largo por noventa centímetros de ancho, correspondiendo a cada franja treinta centímetros. En el lado destinado a la unión con el asta llevará un refuerzo de tela resistente, a la que estarán cosidas, cada treinta centímetros, dos cintas de tejido fuerte de 15 centímetros de largo, cada una, de color blanco, destinadas a unir la bandera con el asta.



SOL

Será el figurado de la moneda de oro de ocho escudos y de la de plata de ocho reales, que se encuentra grabado en la primera moneda argentina, por ley de la Soberana Asamblea del 13 de abril de 1813, con los treinta y dos rayos flamígeros y rectos colocados alternativamente y en la misma posición que se observa en esas monedas. El color del Sol será el amarillo de oro (art. 2º del decreto Nº 10.302).

MONUMENTO A LA BANDERA



Los números 10 y 11 corresponden al Parque, lugar de emplazamiento del Monumento, y a las Barrancas del Paraná, hacia las cuales enfila la obra.

- A — Calle 25 de Diciembre.
- B — Calle 1º de Mayo.
- C — Avenida Gral. Belgrano.
- D — Calle Santa Fe.
- E — Calle Córdoba.

- 1. Mirador de la torre.
- 2. Torre.
- 3. Símbolos geográficos.
- 4. Escultura: "La Pampa".

- 5. Proa y escultura: "La Patria abanderada".
- 6. Escultura: "Río Paraná".
- 7. Fuente.
- 8. Mástil.
- 9. Cripta de Belgrano.
- 12. Escultura: "Océano Atlántico".
- 13. Galería de Honor de las

- Provincias Argentinas.
- Ofrendatorio.
- 14. Escultura: "Los Andes".
- 15. Escalinata cívica.
- 16. Urna del soldado desconocido y "Llama de la Argentinidad".
- 17. Propileo triunfal.
- 18. Galería de Honor de las Banderas.

ERIGIDO en las barrancas del río Paraná a la altura de Rosario sobre el mismo sitio donde la enseña patria fue enarbolada por vez primera por su creador, el general Belgrano, el Monumento a la Bandera traduce en sus clásicas líneas, obra de la inspiración de un gran artista, el arquitecto Angel Guido, y de sus principales colaboradores los eminentes escultores José Fioravanti y Alfredo Bigatti, el fervido sentimiento de homenaje de la Nación a la gloriosa insignia que desde el 27 de febrero de 1812 reunió y cobijó la voluntad de libertad de los hijos de la nueva Nación. Está concebido el monumento más grande del mundo y consta en total de 25 temas escultóricos: 5 grandes estatuas de bronce, 10 estatuas y 2 cruces de piedra, 6 bajosrelieves de mármol y 2 de bronce. Lo componen tres partes: la torre, la escalinata y el

propileo. En torno a la primera están ubicados las estatuas y bajosrelieves que simbolizan los factores espirituales, históricos, telúricos y geográficos que determinaron la creación de la bandera: la Patria Abanderada, la Pampa, los Andes, el Océano Atlántico, el Río Paraná, la Creación de la Bandera, el Juramento de Fidelidad en Jujuy por las tropas de Belgrano, las Damas Mendocinas bordando la Bandera de los Andes, y el Juramento de ésta por el Ejército Libertador de San Martín. En la cripta está la estatua de Belgrano, y en el centro del propileo la urna con los restos del soldado desconocido de la Independencia, y de la cual emerge simbólicamente la Llama de la Argentinidad, perennemente encendida. El Monumento a la Bandera fue inaugurado el 20 de junio de 1957.

Impreso en los Talleres Gráficos
de la EDITORIAL CODEX
Administración Decreto Ley 18.832/70
Dóblas 965 - Buenos Aires
República Argentina
Octubre 1974
Industria argentina