

# CASI SIGLO Y MEDIO DE USURPACION BRITANICA (1833-1981)

LAURIO H. DESTEFANI

Normalmente se escribe sobre Malvinas en artículos descriptivos de la actual situación y se toca muy superficialmente la historia de los años anteriores. Eso sí, se estudia bastante comúnmente la época de Vernet y la agresión británica de 1833; llegamos incluso a la sangrienta participación del "gaucho Rivero" y luego se enumeran algunos gobernadores ingleses.

Sin embargo, desde 1833 hasta nuestros días han ocurrido muchas cosas en las Malvinas que deben ser de nuestro interés, pues son la historia de esa población británica, que primero debemos entender y luego asimilar, cuando nos devuelvan las islas.

Por otra parte, en esa historia nos interesan algunos episodios en que han intervenido argentinos, o personas que han producido hechos históricos o declaraciones que nos incumben.

En consecuencia, damos aquí una pequeña historia con los principales acontecimientos de la usurpación, tratando muy escuetamente los episodios de las sangrientas acciones de Rivero, ya estudiadas por nuestra Academia Nacional de la Historia.

## *Las Malvinas en 1833*

Cuando Pinedo llegó a Buenos Aires, se dice que el almirante Brown estaba en la Colonia y se presentó inmediatamente ante el gobierno por si fueran necesarios sus servicios. Lamentablemente no se los utilizó.

Las islas habían sido ocupadas, hubo indignación general, notas de apoyo a los gobernadores, manifestaciones y declaraciones de

rechazo; pero las islas siguieron ocupadas por los ingleses, y la nación en guerra civil casi crónica hasta 1880 e incapaz, por consecuencia, de adoptar actitudes más enérgicas.

Mientras Alvear realizaba gestiones infructuosas para conseguir satisfacciones por el vandálico acto de la *Lexington* en Estados Unidos, Luis Vernet, el activo gobernador político y militar de las islas, reclamaba en vano. Había sido tratado como un pirata por los norteamericanos, cuando había sido un gobernador legal y civilizado. En cambio Silas Duncan, el comandante de la *Lexington*, sí actuó como el más arquetípico pirata. Este juicio fue expresado más o menos así por un norteamericano, Julius Goelch (h), en su libro *La pugna por las Islas Malvinas*, (Buenos Aires 1950, p. 519).

La *Sarandí* se alejó de las islas el 5 de enero de 1833, con su pusilánime comandante lleno de confusión y sentimiento. No era un cobarde y lo demostró en otras acciones, pero careció del fuego sagrado.

La *Clío* continuó en Puerto Soledad, donde se izaba el pabellón inglés, aunque la nave mandada por el capitán de navío J. J. Onslow no iba a permanecer más que unos días.

La autoridad que Pinedo había conferido al capataz Juan Simón no pasó de ser nominal, pero el despensero Guillermo Dickson, escocés y también hombre de Vernet, izaba el pabellón británico todos los días y lo arriaba a la puesta del sol.

Los episodios que protagonizarían Rivero y sus siete compañeros, en cierta forma eran previsibles dada la vida cerril de los gauchos, la colonia sin gobierno, en proceso de reorganización, y la escasa autoridad de los hombres que secundaban a Vernet, ausente éste.

En total, en la isla quedaron 26 personas residentes permanentes y también, transitoriamente, los integrantes de la dotación de la goleta *Unicorn*, vendida a Fitz Roy y mandada por el capitán William Low.

Mateo Brisbane, Guillermo Dickson, Ventura Pasos, Juan Simón y Antonio Vehinger, llamado también Werner o Wagner, fueron asesinados brutalmente por los hombres de Rivero. Los gauchos eran siete, había además un sastre, dos hombres de color, cinco indios charrúas y tres mujeres: Antonina Roxas, Gregoria y la mujer de color Carmelita, con sus dos niños.

Escaso resto de la colonia próspera de Vernet.

La nave *Challenger*, llegada el 7 de enero de 1834, fue la primera autoridad que llegó a la isla y los asesinos huyeron al campo. Smith, con cuatro suboficiales y 30 soldados, los persiguió infructuosamente por la isla, pues no tenían caballos.

El *Challenger* zarpó el 31 de enero y dejó al teniente de marina Henry Smith con seis soldados de marina y provisiones.

Los asesinos habían empezado a entregarse; el último, José Antonio Rivero, fue enviado junto con cuatro indios engrillados a la *Beagle*, de Fitz Roy, que había llegado a Malvinas.

La forma ilegal y fuera del derecho de las naciones que había utilizado Inglaterra los aconsejó desistir de la acusación en Inglaterra, y se ordenó llevar de vuelta a los detenidos a Sudamérica.

Varios escritores y algunos historiadores han querido hacer de estos sórdidos acontecimientos y sangrientos episodios un hecho patriótico, en que se habría interrumpido el dominio británico por varios meses. Llegan a señalar la acción patriótica de los "gauchos" que arrian el pabellón inglés e izan el nacional, y aun se señalan heroicas acciones de enfrentamientos.

La acción sangrienta de los gauchos se debió, a mi juicio, a las reclamaciones de pago en moneda metálica, en lugar de papel moneda; al estado de caos en que sumieron a la colonia, principalmente el ataque de la *Lexington*, el asesinato de Mestivier y la usurpación británica. Así desaparecieron el influjo y el orden impuestos por Vernet.

Conocemos episodios que muestran el estado semicivilizado de los gauchos y aun de Juan Simón, el capataz que sabía sin embargo manejarlos; las deudas de juego de los gauchos, las riñas entre ellos; el asesinato de uno de ellos, Brasido; el temor de los pobladores que debieron huir de los asesinos, incluidos otros gauchos, las mujeres etcétera.

Todo terrible, dramático, sangriento, alevoso y nada patriótico ni valiente.

Cuando el teniente Smith envía a buscarlos, con cuatro soldados y cuatro pobladores que iban a mediar, se entregan. Nada heroico, según todo lo que se sabe de carácter histórico.

De todo este episodio, lo único positivo es la negativa de los jueces británicos a juzgar a Rivero y los otros tres asesinos. La situación de usurpación todavía no estaba consolidada.

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

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

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

Dos goletas de los colonos se dedicaban a la caza de ballenas y lobos y estaba prohibida la caza de ganado salvaje, que se consideraba propiedad de la corona.

Loberos americanos de Nueva Inglaterra cazaban lobos en las islas, sin hacer caso a las recomendaciones y prohibiciones de los tenientes a cargo de las mismas.

El ganado vacuno salvaje crecía con rapidez, aunque se lo utilizaba para las necesidades de la colonia y subrepticamente lo cazaban los tripulantes de veleros que llegaban a las islas en busca de pieles de lobos marinos o por razones comerciales.

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

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

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

Era secretario de Colonias y Emigración, (Colonial Commissioner Land and Emigrations) Lord John Russell, quien el 23 de agosto de 1841 remitió al primer teniente gobernador de las Malvinas el siguiente oficio, que transcribimos parcialmente:

Downing Street, 23 de agosto de 1841.

Señor:

Habiéndose complacido la Reina en nombrar a Ud. teniente de gobernador de las islas Falkland, incluyo adjunto el nombramiento de Su Majestad para ese cargo.

Al comunicar este documento a Ud. sería conveniente en sí mismo y de acuerdo con la práctica general, acompañarlo con las instrucciones que definen precisamente sus poderes como teniente de gobernador de esas islas y señalando la manera en que esos poderes deben ser ejercidos; pero por el momento resulta impracticable adoptar este procedimiento.

Primero, en cuanto a la definición de sus poderes. La dificultad consiste aquí en que como Ud. debe presidir un establecimiento sobre el cual

el título de Su Majestad descansa meramente sobre el terreno de la primera ocupación, la regla general de derecho es que los colonos allí llevan consigo el derecho de Inglaterra, en la medida en que sea aplicable a su situación.

Pero el derecho de Inglaterra supone una legislación compuesta, en parte por lo menos, por representantes del pueblo, y tribunales de justicia formados según el modelo de los de Inglaterra. Las islas Falklands no proporcionan actualmente los medios de instituciones representativas y habrá de pasar mucho tiempo antes de que puedan establecerse tribunales de justicia. No tenemos, por otra parte, suficiente información que nos permita resolver de qué manera esto pueda ser mejor expresado.

Sin sanción del Parlamento, Su Majestad no puede, en el ejercicio de su prerrogativa, proveer ningún sustituto ni para la legislatura ni para los tribunales de justicia; consecuentemente, la colonia deberá por algún tiempo permanecer sin legislatura ni tribunales de justicia. Pero Ud. arbitraré, inmediatamente después de su llegada, los medios para administrar el derecho y la justicia dentro de la colonia. Ud. informará a los habitantes de las islas Falkland, por una proclama, que el derecho de Inglaterra está en vigor dentro de las islas; Ud. lo asegurará donde quiera se encuentre en las islas alguna persona hábil para desempeñar las funciones de los jueces o magistrados<sup>2</sup>.

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

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

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

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

<sup>2</sup> BONIFACIO DEL CARRIL, *Las dudas de Lord Russell, La Nación*, viernes 2 de enero de 1981, p. 7; V. F. Boyson lo ha transcrito también, aunque en forma más sintética.

El gobernador Ramón Clairac había llegado a informar de 7.774 cabezas de ganado y es probable que éste fuera el total.

Con la alimentación de pasto "Tussock" el ganado se desarrolló con gran fuerza y su número creció enormemente.

Los toros eran de gran tamaño y cornamenta poderosa. Ya hacia 1838, a pesar de los loberos que cazaban ganado en sus desembarcos, para consumir carne fresca o prepararla salada para su uso en sus campañas, el número de vacunos se calculó en 30.000 cabezas, siendo los toros una tercera parte.

En 1846 había 60.000 y al año siguiente 80.000 en estado salvaje y sólo unos 400 amansados. El número de caballos era de unos 3.000 y se mantuvo constante.

A partir de entonces, y especialmente desde 1857, sea por la explotación o por la introducción del ganado lanar, el número de cabezas disminuyó. En 1888 era de 40.000 salvajes y 800 mansos o cuidados en corrales; pero en 1861, coincidiendo con un aumento del ganado lanar, que ya estaba en las 11.800 cabezas, disminuyó hasta 9.000 salvajes y 19.338 domesticados, y ya hacia 1866 comenzó el predominio y el ciclo del ganado lanar, que lo superaba en número. De 1871 a 1921 la cantidad de ganado vacuno disminuyó de 13.390 cabezas a 7.624.

Samuel Fisher Lafone estableció un saladero en Hope Place y varios corrales de ganado. Para las faenas llevó gauchos de la Banda Oriental, que actuaron con la destreza y baquía de su raza.

Por entonces se vendieron también otros lotes y se permitió ocupar tierras abandonadas de menos de 160 acres. También se vendieron dos lotes cercanos a Stanley, de 2000 acres, a R. C. Packe.

Lafone no concurrió nunca a Malvinas; él realizaba las transacciones desde Montevideo o en Londres, y tierras y ganado eran administrados por su capataz Martínez. Su contrato, mediante cierto número de obligaciones como construir corrales y edificación, se le extendió desde el 1º de enero de 1856 hasta el 1º de enero de 1860.

El abasto de carne que hacía Lafone para las necesidades de la colonia era irregular y sus gauchos causaban problemas. Los inmigrantes eran pocos.

Lafone tenía una gran concesión pero ésta no producía a su satisfacción. Su hermano Alejandro Ross Lafone promocionó el negocio de

las islas y en enero de 1851 se constituyó una compañía comercial que se llamó "The Falklands Islands Company", de Londres, autorizada con fecha 20 de enero de 1852.

La compañía se hizo cargo de los negocios y concesiones de Lafone, otorgándole 200 acciones de las 1000 de su capital; lo comisionó como gerente local y le abonó 30.000 libras, y al gobierno de Stanley 20.000.

"The Falkland Islands Company" es la dueña desde entonces del monopolio ganadero lanar de las Malvinas, dueña de la explotación de toda Lafonia, de 138 islas adyacentes con numerosos puertos, y debía ocuparse del correo por naves entre Montevideo y Puerto Stanley.

El gobernador Moody salió de las islas en los primeros días de 1848 y fue reemplazado por George Rennie, miembro del parlamento y hombre influente.

Por entonces la Argentina reclamaba fervorosamente la devolución de las islas y fue Sir William Molesworth, un miembro del parlamento británico, quien pidió que se atendiera el justo reclamo argentino.

Fue en la sesión de la cámara de los comunes del 25 de julio de 1848, justo cuando comenzaba el gobierno de Rennie en las Malvinas. Esto demostraba que Inglaterra no tenía mucha seguridad de seguir dominando en las islas, aunque su poder naval le bastaba y la situación permanente de guerra civil de la Argentina hacía mucho más fácil su accionar.

Justamente durante el gobierno de Rennie los ingleses trataron de poner coto a la depredación de loberos que, además de cazar lobos, bajaban a tierra y mataban ganado vacuno y cerdos para sus necesidades. Esto ocurría, como hemos visto, desde hacía más de un siglo; se trataba especialmente de ingleses y ahora de americanos, que pasaban a ser intrusos.

Lobero, agente comercial, no oficial de los Estados Unidos, depredador, salvador de naufragos, lobo de mar, Williams Horton Smiley fue una figura singular que cubrió varias décadas de la historia malvinense. Para nosotros el "cónsul Smiley" es de interés porque fue el maestro y patrón de Luis Piedra Buena, patriarca de los mares australes y defensor de nuestros derechos de soberanía, del río Santa Cruz al cabo de Hornos.

El capitán Smiley nació en Rhode Island, Estados Unidos, en 1792, y muy joven vino a nuestros mares. Jan J. Strange afirma que actuó a las órdenes del almirante Brown, lo que no hemos podido confirmar. En la década del veinte cazó lobos y navegó hasta la Antártida. Ya en 1830 operaba en las Malvinas cazando lobos y ganado salvaje en una pequeña embarcación.

Visitó por entonces Carmen de Patagones, adquirió tierras y poseía una goleta llamada *Saucy Jac*.

Informes ingleses lo ponen del lado argentino, al cual sería capaz de ayudar en caso de conflicto entre Inglaterra y la Argentina de Rosas.

Después de la ocupación británica siguió "lobeando" en las Malvinas y se decía representante comercial de los Estados Unidos en las islas; pero hacia 1839 se le comunicó que se le prohibía la caza y pesca alrededor de las islas, pues Inglaterra se reservaba ese derecho y no debía volver a cazar lobos. Los ingleses confiscaron algunas pieles de lobo en un depósito de Smiley y éste protestó pidiendo su devolución y afirmó que continuaría sus cacerías en el futuro. Lo hizo en Malvinas y mares y costas cercanas. En una ocasión se hizo pasar por teniente inglés y requirió pieles a otro lobero americano, se las confiscó bajo amenazas y se quedó con ellas.

En 1845, con una goleta suya llamada *Catherine*, se encontraba en Stanley y al dejar el puerto saludó a la plaza con cañonazos de las dos piezas que tenía su nave. Ese derecho de armar su nave y saludar al cañón le había sido concedido por los ingleses.

También hacia 1849 el joven Piedra Buena lo conoció, se convirtió en su discípulo y en un habilísimo oficial de sus naves, en las que pronto se destacó. Aprendió de su maestro la vida del mar para la cual tenía una genial predisposición. Comenzó a navegar nuestros peligrosos mares del sur y a salvar naufragos.

Con Smiley, Piedra Buena visitó muy a menudo las Malvinas y esto serviría para sus futuras actividades en la isla Pavón, ya independizado de su maestro.

Smiley era tolerado en la isla por su generosidad y su actuación en las comunicaciones con Carmen de Patagones, transportando ganado o elementos que las islas necesitaban.

En 1853 y por su valiosa actuación Smiley fue oficialmente nombrado "agente comercial de los Estados Unidos" en las Malvinas, de

manera que su apelativo y cargo de "cónsul" tenían ahora carácter oficial y no sólo popular o de leyenda.

Justamente en mayo de 1853 el gobierno inglés notificó al norteamericano que desde las naves de Estados Unidos se producían depredaciones en las islas. El secretario de Estado norteamericano produjo una recomendación amenazando con que si las depredaciones se seguían cometiendo los autores merecerían las penalidades que se prescribieran en las islas. Era una buena carta a jugar contra las naves estadounidenses, que ahora tenían las autoridades de Stanley.

El gobernador Rennie, en una recorrida, comprobó el saqueo de las loberas y balleneros, no sólo en lobos marinos sino también en ganado, aun el lanar, que ya comenzaba a crecer en número. Smiley protestó alegando que no sólo los norteamericanos depredaban, que las islas habían estado mucho tiempo deshabitadas y que también depredaban los ingleses y franceses.

A fin de 1853 llegaron a las islas el ballenero *Hudson*, de Mystic (Connecticut), y la goleta *Washington* a las órdenes del capitán Hossian Clift, antiguo visitante y depredador de las islas.

Como el capitán Clift tenía viejas cuentas con el gobierno de las islas, el gobernador Rennie le inició proceso.

El "cónsul" Smiley, ante el cariz que tomaban los acontecimientos, solicitó ayuda al comandante de los buques estadounidenses estacionados en Río de Janeiro y la nave de guerra *Germantown* (capitán de fragata W. F. Lynch) se presentó en Stanley el 2 de mayo de 1854 para proteger a los estadounidenses que cazaban en las zonas en que creían tener derecho por la costumbre.

Por su parte los ingleses habían recibido en Stanley la ayuda del H. M. S. *Express*, el cual detuvo al *Hudson* y al *Washington* y los llevó a Stanley. De inmediato se formó proceso a los capitanes, acusados de haber cazado cerdos en una de las islas.

Abreviando, el comandante del *Germantown* amenazó con liberar a las dos naves de su país y el gobernador le informó que el propio secretario de estado norteamericano había prevenido a sus compatriotas sobre la posibilidad de caer bajo la justicia si depredaban. Esto desconcertó al capitán Lynch.

A pesar de la superioridad del *Germantown* sobre el *Express*, de que su capitán llegó a usar la palabra pirata refiriéndose al gover-

nador y de que, como dice la correcta V. F. Boyson, lo mismo había dicho Silas Duncan con la *Lexington* en 1831/32, los americanos no se atrevieron a atacar y a rescatar sus naves. Los dos capitanes del *Hudson* y de la *Washington* pagaron sus multas y el capitán Lynch se retiró de Stanley protestando. Los dos capitanes perdieron la temporada de caza y se alejaron a efectuar sus reclamaciones y a iniciar un sumario que seguía años después.

¡Qué distinto proceder el del *Germantown* con respecto al de la *Lexington*! Es que las autoridades de las islas tenían entonces detrás y como apoyo un poder naval que era el primero del mundo.

La depredación de los loberos continuó y continuaría, pues era muy difícil, como lo había sido para los españoles, el control; pero en algo disminuyó desplazándose hacia otras regiones, como nuestra costa patagónica, las Shetlands y Georgias del Sur.

La caza de lobos en Malvinas había alcanzado un máximo en la segunda mitad del siglo XVIII. A principios del siglo XIX la actividad se mantuvo en las islas y alrededores, incluso en la costa patagónica, hasta la época de Vernet. En 1833 se obtuvieron sólo mil pieles en las islas, pero luego se continuó cazando hasta que en 1853 se reservó su producido para el gobierno de las islas.

Mientras se continuaba devastando las islas australes, en Malvinas ya había pocas naves hacia 1854, en que la industria dejó de ser importante. Ya casi no quedaban lobos de "dos pelos". La enorme matanza fue la causa de la decadencia y en 1885 una goleta americana sólo encontró dos lobos de "dos pelos" en Georgias del Sur (isla principal: San Pedro).

La industria ballenera, que muchas veces derivó en la lobera, tuvo decenas de naves en el Atlántico Sur y Antártida en la primera mitad del siglo XIX. Se cazaba especialmente el cachalote por el ámbar gris. Allí cazaban naves de Dundee, de otros puertos ingleses, y los americanos de Nueva Inglaterra, especialmente de Stonington, New Bedford, Connecticut, etcétera. Las naves tocaban muchas veces en Malvinas por agua o víveres.

Además del cachalote se cazaba la ballena franca austral, que permanecía flotando luego de muerta, cosa que no ocurría con la de la familia Fyn, como la ballena azul, la Rorqual y Jorobada, que se hundían. Después de 1865 Svend Foind, veterano ballenero noruego,

inventó el cañón arponero y la industria se revitalizó, cazándose todo tipo de ballenas desde principios del siglo xx hasta nuestros días, en nuestras aguas y en la Antártida.

Al gobernador Rennie le sucedió el capitán de navío Thomas Edward Laws Moore. Distinguido explorador antártico, oficial de Ross en el *Erebus*, navegó el estrecho de Behring y nuevamente en la Antártida, ya como comandante. Se hizo cargo en julio de 1855 y llegó a las islas con su esposa e hijo. Su impresión de los habitantes es muy poco favorable, considerándolos rústicos e incultos, prácticamente salvajes.

El gobernador Moore inauguró una biblioteca y una "Casa de té" (*tea room*). La vida le pareció monótona y sin posibilidades de destacarse y obtener honores. Los servicios eran deficitarios.

El "cónsul" Smiley todavía era agente comercial de los Estados Unidos.

La fuerza militar de las islas había sido formada con pequeños destacamentos navales, luego reemplazados por pensionados o jubilados de Chelsea; pero en 1860 éstos a su vez fueron suplantados por 35 infantes de marina.

La casa de gobierno quedó terminada en 1858. Luego sufrió reparaciones y modificaciones.

En octubre de 1862 se hizo cargo de las islas como teniente gobernador el capitán de navío James George Mackenzie, quien poco después recibió un contingente de 30 inmigrantes; en su mayoría eran esposas e hijos de los ganaderos escoceses que ya estaban en las islas.

En 1863, recién Smiley fue reconocido por los ingleses como agente comercial de los Estados Unidos.

En lugar de la nave-correo a Montevideo se despachó una goleta de los colonos para este servicio. El gobernador Mackenzie se mantuvo en el gobierno por tres años, como correspondía, hasta diciembre de 1866.

En este período de 1833-1866 el progreso de la colonia fue lento y pasó, como hemos visto, por un período inicial de escasez y muy poca población. De 1846 a 1849 la población aumentó de 155 a 415

habitantes; luego el crecimiento disminuyó. En 1863 había 592 habitantes. Stanley tenía 482, en Darwin había 67 y grupos de 2 a 9 en las islas estancias<sup>3</sup>.

El ex oficial de la Real Armada Allen Gardiner llegó a Puerto Luis en 1841/2 y siguió viaje a la Patagonia. Había pedido la baja de la marina para dedicarse a convertir indígenas y había estado en África, en nuestro país, en Chile y en el Estrecho de Magallanes. En este último trató a los indios y volvió a Montevideo, donde obtuvo el apoyo de Samuel Fisher Lafone. En 1844 en Inglaterra fundó la "American Missionary Society"; con ella volvió al estrecho en 1845 y allí fracasó en la evangelización de los indios.

Luego de varios intentos más, salió de Bristol el 7 de noviembre de 1850 en el *Ocean Queen* hacia Tierra del Fuego, y el 5 de diciembre quedó en Puerto Pabellón, en el islote hoy llamado Gardiner, con seis compañeros.

El inglés Samuel Fisher Lafone debía enviarle víveres después de transcurridos unos meses.

Luego de grandes peripecias y sufrimientos, el hambre y el clima inhóspito terminaron con los misioneros en Puerto Español. Gardiner y sus compañeros murieron abnegadamente esperando se continuaría con su misión, en los primeros días de septiembre de 1851.

Lafone había fracasado con una nave de socorro y envió la *John Davidson* al mando del "cónsul" Smiley y con Piedra Buena a bordo. La nave llegó a Puerto Pabellón y el 21 de octubre de 1851 encontró dos mensajes que indicaban que fuera a Puerto Español. Allí encontró tres cadáveres. Una vez sepultados los heroicos misioneros, debido a un furioso temporal, debieron abandonar la búsqueda de los restantes misioneros. Estos fueron encontrados por el *Dido*, una nave inglesa, y habían sido enterrados por sus propios compañeros.

La Sociedad Misionera decidió continuar la evangelización y construyó una nave que se llamó *Allen Gardiner*, del tipo goleta. Con esta nave se siguió misionando en Tierra del Fuego.

Luego la Sociedad Misionera decidió arrendar la isla Keppel (Vigía para nosotros) en el noroeste de Malvinas como base para la conversión de los indios.

<sup>3</sup> V. F. BOYSON, ob. cit., en p. 387.

Con la llegada en 1856 del presbítero G. Despard y Allen Gardiner (h) continuó la labor de evangelización.

En 1859 en el canal Beagle se produjo otra tragedia, con la matanza a manos de los indios de 8 misioneros.

En 1862 llegó a Keppel el reverendo Walter Nochiss Stirling y permaneció allí hasta 1866, cuando partió a Ushuaia y fundó una nueva misión anglicana. Ésta duró varios años y junto a ella se establecería la primera capital de la Tierra del Fuego en 1884. Al reverendo lo acompañaba el joven Thomas Bridges, de extensa actuación posteriormente en Tierra del Fuego.

La misión de Keppel, entonces, fue el centro de la "South American Missionary Society" desde 1855 a 1874. Allí, en pequeña colonia y con huertas de verdura y también ganado, prosperaban muchísimo. Con las ventas de esos productos se sostuvieron los misioneros. El reverendo Stirling fue luego el primer obispo de las Islas Malvinas.

En Vigía (Keppel) vivían indios traídos desde Tierra del Fuego que eran convertidos y volvían luego a sus tierras, cooperando en la tarea evangelizadora. Otros se ocupaban en las tareas agrícola-ganaderas y otros trabajos de la misión.

En Stanley la iglesia anglicana se inició en un cuarto usado para el culto; pero se construyó una iglesia, que finalmente se terminó el 21 de diciembre de 1866. Se llamaba "Holy Trinity Church in the country of Roos". Stirling, primer obispo, llegó a Malvinas con su flamante investidura el 1º de enero de 1872.

En cuanto a los católicos, ya desde 1857 llegaron a las islas 8 colonos irlandeses y pronto los visitó el reverendo padre Antonio Fahy, también irlandés. Desde entonces la comunidad consiguió un terreno y edificó hacia 1875 una capilla llamada "Stella Maris". Entre los pastores de esa comunidad católica de los irlandeses se destacó por su obra abnegada el presbítero Santiago Foran.

Las Malvinas eran en este período bastante visitadas por veleros, especialmente ingleses y americanos. La "carrera del oro" a California y la explotación del guano del Perú llevaban naves que recalaban en Stanley.

Pero también había una pequeña flotilla de las islas que en 1865 sumaba 13 embarcaciones inglesas, americanas y noruegas. En 1854 llegaron 43 veleros a Stanley, y en 1866 ya fueron 70.

La introducción del ganado lanar cambió la economía de las islas y desplazó a partir de 1866 al ganado vacuno salvaje o domado.

Whittington, que tanto hizo por la colonización, introdujo en octubre de 1840 13 ovejas y 4 yeguarizos. En los dos años siguientes llegaron reses de Carmen de Patagones.

Los lanares no prosperaron bien en esta etapa. El tiempo frío invernal y la nieve produjeron muchas pérdidas.

Lafone, ya dueño de sus tierras, llevó 540 lanares a Hope Place, pero sufrió grandes pérdidas; ya en 1882 se introducen lanares Cheviot para la "Falklands Islands Company".

En 1889 ya había crecido el ganado y había 8.000 cabezas, muchas de ellas de Cheviot que se habían adaptado perfectamente. En 1865 los lanares ya eran 26.605 y su número crecía rápidamente. Por otra parte se producía una disminución paralela del ganado vacuno. Se iniciaba el período de la lana.

Durante este primer período las islas resultan negativas para las finanzas inglesas. En 1848 las islas cuestan 1.836 libras y 10 d. En 1854 y garantizadas por el Parlamento se proveyeron 4.017 libras, 25 y 1 d., y en 1866, 3.435 libras.

En 1785 el producido alcanzaba a 4.133 libras y los gastos a 10.163.

### *Segundo período (1867-1908): El auge de la lana y su monopolio*

El extraordinario aumento de lanares y el monopolio ejercido por la "Falklands Islands Company" son las notas salientes de este período que trataremos con la mayor brevedad.

William Cleaver Francis Robinson llegó a las islas en julio de 1866 y gobernó hasta los inicios de 1870. Era un hombre culto y refinado, músico y miembro de la Real Sociedad Científica de Londres.

El 27 de febrero de 1869 visitaron las islas las fragatas españolas *Resolución* y *Nuestra Señora del Triunfo*, pero el gobernador Mackenzie no dejó que los naturalistas españoles embarcados pudieran recorrer las islas. Como supuso nuestro capitán de fragata don Bernardo Rodríguez, quizás eso se debía al temor de que "las incursiones científicas aparecieran como el ejercicio de una otrora disputada y sostenida soberanía". Agreguemos que recién hacía 30 años que se había consumado la usurpación y aún vivían sus principales actores.

Después de las acciones de la guerra del Pacífico, de los ataques a Valparaíso y Callao, la fragata *Resolución* volvió con su timón averiado y su gente enferma, luego de muchos meses de navegación sin tocar puerto. La fragata debió entonces entrar en 1866 a Puerto Stanley en pésimo estado, durante el gobierno de Robinson, que la trató con mayor deferencia y cooperó en la asistencia sanitaria y en las reparaciones del timón.

Entretanto, desde la división española de estación en el Río de la Plata se envió al vapor *Colón*, que ayudó en la salida de la *Resolución* de Puerto Stanley. La zarpada se realizó el 18 de septiembre de 1866 y la fragata siguió viaje a Río de Janeiro.

Se cumplió así un episodio de esa ingrata lucha del Pacífico donde hubo heroísmo y decisión por ambos bandos y donde las Malvinas usurpadas jugaron un papel importante para la fragata española.

Por entonces el "cónsul" Smiley, de tan extensa y destacada actuación en las islas, se retira de su cargo oficial desde 1863, y es reemplazado. Durante un viaje a Montevideo en 1871, contrae el cólera y muere en esa ciudad.

Quizás alguien escriba, tal como lo merece, la biografía de este bravo "lobo de mar", tan unido a nuestro Piedra Buena.

También se acreditó en las islas un cónsul de Italia y Bélgica, lo que indica su creciente importancia comercial.

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

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

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

En su permanencia de 1869, más prolongada, pudo conocer mejor las islas y las describió, así como sus impresiones, en una larga carta

a su amigo José Hernández, el autor de *Martín Fierro*, quien le había solicitado que lo hiciera.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La caza de leones y lobos marinos es descripta luego en detalle, y cómo la caza de pingüinos, leones y elefantes marinos la realizan principalmente la "Falkland Islands Company" y la compañía de J. Dean.

Más adelante expresa: "Muy pocos argentinos han permanecido en las Malvinas después de la injusta ocupación inglesa. Los que aún

existen allí no pasan de veinte, todos ellos empleados como peones o capataces en las estancias para cuyo trabajo sobresalen de muchos extranjeros.”

En su viaje para investigar el siniestro de la barca *Perú* llegó a conocer la costa este y seis de las islas, y recuerda haber oído el aullido de los zorros, “muy abundantes en todas estas islas”.

Luego relata el siniestro de la barca *Perú* y que estuvo hecho con premeditación. Éste era el objetivo de su viaje, enviado por la Compañía de Seguros.

Se queja del frío sufrido en esta navegación y finaliza con su regreso a Montevideo en la goleta *Fram*.

En otro párrafo alude a la hospitalidad que ha recibido de los escoceses, que son mayoría, así como la rectitud del gobernador Robinson. La carta está fechada en noviembre de 1869.

Con tan valiosa información José Hernández publicó en el periódico *El Río de la Plata* el 19 y 20 de noviembre, un artículo y una adición de errores. El diario le pertenecía.

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

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

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

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

Luego relata hechos históricos y dice: "Entre tanto, deber es muy sagrado de la Nación Argentina velar por la honra de su nombre, por la integridad de su territorio y por los intereses de los argentinos. Sus derechos no se prescriben jamás". Palabras que fueron escritas para ayer y tienen vigencia hoy y siempre, por el autor de nuestra mejor epopeya gaucha<sup>4</sup>.

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

Un febrero de 1870 llegó como teniente gobernador de las islas el coronel A. K. D'Arcy. Ese mismo mes las visitó el príncipe de Edimburgo, primer miembro de la familia real que llegaba a las Malvinas.

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

En 1871 había ochocientos habitantes en las islas, de los cuales cuatrocientos eran anglicanos, doscientos cincuenta presbiterianos y ciento cincuenta católicos. La fuerza de infantería de marina construyó un camino macadamizado en Stanley.

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

En 1874 el gobernador visitó la isla Vigía (Keppel), donde se había levantado la misión inglesa. La isla tenía ocho mil acres (3.240 hectáreas) de tierras laborables, y recién se vendió en 1911. Era notable la cantidad y calidad de los productos que misioneros e indios habían obtenido de la agricultura y ganadería. Ello les había permitido obtener ganancias de importancia para la misión.

Un acontecimiento fue la llegada del H. M. S. *Challenger*, en febrero de 1876, con la expedición de Sir George Nares, a la Antártida, explorador que fue el primero en cruzar con un vapor el círculo polar antártico. Ese mismo año llegó a Stanley en una nave de guerra chilena el gobernador de Punta Arenas, Diego Dublé D'Almeida. Traía un pro-

<sup>4</sup> JOSÉ HERNÁNDEZ, *Las Islas Malvinas*, Joaquín Gil editor, Buenos Aires, 1952. Allí se transcriben también las cartas de Lasserre.

yecto para establecer el comercio con Malvinas con una línea de vapores. Este proyecto, bien acogido por el gobernador D'Arcy, no pudo llevarse a cabo por la terrible sublevación de presos en Punta Arenas, en la que fue asesinado el gobernador. En mayo de 1876 se hizo cargo de las islas el gobernador H. F. Callaghan.

El 2 de noviembre de 1878 un alud de turba de más de un metro de alto se descargó sobre Stanley. Una masa semilíquida, como un barro negro, se deslizó desde una colina en la parte Este de la ciudad hacia el Sur y atravesó una parte de la población, causando daños e inconvenientes. Se consiguió limpiar la calle Philomel luego de una semana de trabajo.

El *Alerta*, de la expedición de Sir George Nares, llegó a Stanley y se retiró el 17 de junio de 1870. El gobernador Callaghan se enfermó y el 24 de noviembre de 1870 lo reemplazó el abogado Thomas Kerr. Ese año arriban a las islas treinta y ocho naves (aunque ocho refugiándose de temporales).

Las comunicaciones de la isla se realizaban vía Montevideo, en los viajes de la goleta *Fram*, que ya no ofrecía seguridades; era necesario reemplazarla por otro sistema y se firmó un contrato con la compañía de vapores "Kosmos Steamship Company", de Bremen, por el cual cinco de sus vapores harían viajes alternados cada mes a Stanley, tocando también Punta Arenas en sus viajes de ida y vuelta. Varios buques de guerra ingleses, alemanes y norteamericanos visitaron las islas y también el escuadrón inglés del Atlántico Sur.

Hacia 1883 el estado sanitario de la población no era bueno, pues hubo varias epidemias. La higiene no era aceptable y el hospital deficiente.

Los viajes de los vapores de la compañía "Kosmos" se realizaron regularmente, con carga, pasajeros y correo. Como el gobernador Kerr se sintiera mal de salud, dejó las islas en 1885.

En ese año se produjo la visita del teniente de navío de nuestra armada Carlos Moyano, quien entonces viajó a las islas para regresar con ovejas finas a Santa Cruz, territorio del cual era gobernador. Piedra Buena había sido el primero que llevó ovejas de las Malvinas a Santa Cruz, y como era amigo y maestro de Moyano es posible que éste, por su consejo, haya realizado el viaje. También pretendía Moyano llevar algunos colonos de las islas para poblar su desierto territorio.

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

A raíz de la visita de Moyano varios colonos ingleses de Malvinas resolvieron ausentarse a la gobernación de Santa Cruz, en Río Gallegos, Coig y San Julián. Es probable que esos ganaderos llegaran al territorio en el transporte de la armada argentina *Villarino*, que el 12 de septiembre de 1886 arribó a Santa Cruz, proveniente de Stanley. En él viajaban el gobernador y su futura esposa Ethel Turner. Contrajeron matrimonio en Santa Cruz siendo ya capitán de fragata Moyano, el 18 de septiembre de 1886.

Es desde esa fecha que se produce la colonización de puertos santacruceños, en Gallegos y el "Gran Bajo de San Julián". Apellidos como Blake y Munro se habían asentado allí y en 1888 estaban instalados los recién llegados Matheus, Mac Lean, Fraser, Norma, Paterson, Arnold, Braum, Hope, Scott, Kyle, Jones, etc. Así con malvineros y criollos se fundó San Julián, se pobló Gallegos y Santa Cruz. Estos ganaderos prosperaron y fundaron familias argentinas.

Esto demuestra que los isleños de origen británico se pueden adaptar perfectamente a nuestras costumbres y modo de vida.

Estas acciones de Piedra Buena, que las inició (murió en 1883) y de Moyano, que las continuó, fueron los únicos contactos de Argentina con Malvinas en mucho tiempo. Existía un verdadero aislamiento, motivado por nuestra posición de soberanía sobre las islas. Ese aislamiento, con algunas excepciones, duró hasta 1972, con el inicio de las conversaciones en las Naciones Unidas.

En enero de 1886 arribó a las islas el nuevo gobernador Artur Stuart Barbly, quien logró gobernar sin ayuda financiera de la metrópoli.

En la colonia católica de Stanley los sacerdotes irlandeses fueron reemplazados por salesianos en 1879. Uno de los más conocidos fue el padre Mario Luis Migone, nacido en Montevideo en 1863; llegó a Stanley en 1889, autor de un hermoso libro, donde defiende la soberanía argentina, titulado *33 años de vida malvinera*, que hemos tenido en cuenta en este trabajo.

El padre Migone iba a tener destacada actuación e impulsaría el progreso de la zona.

El almirante inglés Kenedy visitó varias veces las islas con el *Ruby*, desde Montevideo, y su arribo era esperado para intercambio cultural y social con la tripulación.

En junio de 1886 se produjo un nuevo deslizamiento de turba sobre Stanley en forma de alud, similar a los de lava, y murieron dos personas. Varias casas, entre ellas la escuela y la iglesia, sufrieron importantes daños.

En 1887, ya mejorado el gobernador Kerr, regresó a su gobierno y varias naves inglesas y extranjeras recalaron en las islas.

El 29 de mayo de 1891 se retiró Kerr y en abril de ese año llegó Sir Roger Tucker, caballero inglés que había sido gobernador de Honduras británica y se había destacado en la India entre otras honrosas referencias.

En 1892 se inauguró la nueva catedral anglicana, Iglesia de Cristo, ceremonia que presidió el obispo Stirling; fue construida en el mismo sitio donde la iglesia anterior había sido destruida por la avalancha de turba.

Finalmente, por letra patente del 25 de febrero de 1892, las islas, que ahora eran establecimientos, fueron elevadas a la categoría de colonia. También se consideró a Stanley como estación de mayor importancia naval. Entre tanto, la comunicación y correo entre las islas se realizaba con goletas pequeñas.

La nave *City of Filadelfia* chocó con la roca Billey, cerca del cabo Pembroke, y se hundió, sumando uno más de los numerosos naufragios malvineros.

En 1897 inició el gobierno William Grey Nilson, quien entre otros cargos había desempeñado el de gobernador de Santa Elena.

En 1900 terminó el contrato con la compañía "Kosmos". Se contrató otra compañía para continuar con el servicio.

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

Unos meses después llegó el escocés William S. Bruce con el *Scotia*. Esta expedición levantó una estación meteorológica en Isla

Lawrie (Orcadas), que el 22 de febrero fue entregada a la Argentina, bajo cuya bandera aún permanece.

En 1903 visitan las islas cinco buques de guerra ingleses y el buque escuela chileno *General Baquedano*, pero se eliminó el escuadrón naval inglés del sudeste de América, cuyas visitas eran tan apreciadas por los isleños pues hacían intercambios y reuniones.

En setiembre de 1904 accede al gobierno Sir William Lamond Allardyce, que había sido gobernador y comandante en jefe de Terra-nova y secretario de las Islas Fiji.

El 7 de julio de 1905 visitó Stanley el *Discovery*, nave antártica. Su comandante era Robert Falcon, el luego infortunado conquistador y mártir del Polo Sur, después del sueco Amundsen.

Las comunicaciones de las islas se realizaban con pequeños vapores, y el *Malvinas*, de 80 toneladas, era uno de los mejores.

Desde 1902 se inauguró una línea telefónica de Stanley, casa del gobernador, al faro Pembroke. Después se instaló otra línea entre Stanley y Darwin.

En 1907 se produjeron casos de difteria y beri-beri traídos por pescadores canadienses. Ese año llegó una expedición científica integrada por el sueco Carl Skotsberg y el inglés Thore Halle, que se quedaron un año. Estudiaron la geología de las islas, en especial los "ríos de piedra" (*stone rivers*).

En este período la colonia prosperó y se acrecentó su población. Varió de 686 habitantes a 1.867 y en 1901 alcanzó a 2.043. Con la revitalización de la pesca de la ballena alcanzaría a más de 3.000.

Lo más espectacular fue el incremento enorme del ganado lanar, que en 1868 contaba 57.735 cabezas y en 1884 llegaban a 473.237. Para 1893 el espectacular avance señalaba 770.000 cabezas, mientras que los vacunos sólo alcanzaban a 6.000 y a 3.250 los yeguarizos. En 1891 el número de cabezas alcanzó a 791.442 y en 1898 a 807.212, el máximo alcanzado en las islas. Desde allí comenzó un lento descenso y en 1908 se contaban 688.705 lanares<sup>5</sup>.

Fue el auge del ganado lanar en la isla y su principal industria la lana, pues se intentó exportar carne congelada o ganado en pie, pero los resultados finales no fueron muy exitosos.

<sup>5</sup> La mayoría de los datos estadísticos de las islas de este período los hemos tomado de la obra *The Falkland Islands*, de V. F. Boyson.

La gran adaptabilidad de ciertas razas llevadas a las islas y sus excelentes pastos fueron la causa del gran incremento de ganado lanar. Las principales razas fueron importadas, especialmente Romney Marsh, Lincoln, Buder, Leicester, Cheviot, Corriedale, Morueco y Shopshire. Los lanares de raza venían de Escocia o Nueva Zelanda, de climas algo semejantes a los de las islas. También se importaban merinos de Montevideo y mestizos de Carmen de Patagones.

El ganado lanar se constituyó en la riqueza principal de la isla en este período y en el siguiente, hasta nuestros días. Así en 1881 se exportó lana por valor de 10.300 libras esterlinas, en 1891 por 105.225 y en 1904 por 115.339. Los cueros de ovejas también se exportaron; pero la lana fue el principal rubro de la riqueza.

No obstante, también se intentó exportar carneros congelados y en 1883 se enviaron 6.000 a Punta Arenas. En 1886 se consigue exportar un total de 30.000 y de 1887 a 1890 un número de 41.000 en total, siempre hacia Chile.

El ganado en pie se trató de llevarlo a Inglaterra, pero llegó en malas condiciones. En 1896 se enviaron 3.360 ovejas a Chile. Un dato interesante es que por entonces se importó alfalfa de Buenos Aires para complementar los buenos pastos locales.

Los vacunos se estacionaron en unos 10.000, pero en 1770/71 también se exportó ganado vacuno a Chile.

La "Falkland Islands Company" acaparaba la mayor parte de la producción ganadera. El único ganadero de cierta importancia entre los pocos particulares era, como lo había señalado Lasserre en su informe de 1869, el señor J. M. Dean, el cual tenía una compañía con sus hijos; pero en 1890 no pudieron seguir cumpliendo y fueron absorbidos también por la "Falkland Islands Company", la cual así resultó dueña de cerca de la mitad del terreno apto para ganado y tenía la mayor parte de los lanares. Por otra parte comercializaba toda la lana de los pequeños productores particulares y la transportaba. Era un verdadero y completo monopolio.

La isla era una enorme estancia donde 80.000 acres (32.400 hectáreas) de toda la tierra se destinaban a la ganadería lanar.

En 1883/4 la "Compañía" trajo las primeras máquinas de esquila; pero por entonces no tuvieron buenos resultados, volviéndose a esquila a mano.

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

La caza de la ballena recién se inició en 1906, cuando Alejandro Lange destinó tres "catcher a vapor" a Malvinas y Shetlands del Sur. Esta industria se reactivaría en los años próximos y especialmente en las futuras "dependencias" de las Malvinas.

En cuanto a la industria de las pieles de lobos marinos, con el descubrimiento en 1896, en Inglaterra, por Chapman, de la técnica para preparar la piel del lobo de dos pelos, se evitó el envío de las pieles a puertos chinos.

Ya para entonces había muy pocos lobos de dos pelos en las islas, pues casi habían sido exterminados. Los loberos provenían de Dundee y otros puertos de Inglaterra y de Nueva Inglaterra, en Estados Unidos.

Desde 1899 se otorgan licencias a los colonos. En 1906 se exportaron 22.484 pieles que produjeron 44.968 libras; pero sólo 325 eran de Malvinas, el resto procedía de Georgias del Sur y Shetland. En 1908 las pieles de Malvinas fueron sólo 73.

En 1915 una embarcación lobera sólo encontró un lobo de dos pelos en Georgias del Sur.

Las finanzas del gobierno de las islas hacia 1877 eran un ingreso de 3.286 libras y una salida de 6.266. En 1880 comenzaron a equilibrarse coincidiendo con el auge de la lana, siendo el producido de 5.519 libras y los gastos de 5.607 libras.

En 1908 se recaudaron 23.774 libras y se gastaron 20.369.

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

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

En 1886 Stanley tuvo un visitante ilustre en su puerto, el famoso *Great Britain*, uno de los contemporáneos del *Great Eastern*, que fue la primera nave de hierro y vapor que cruzó el Atlántico. Llegó muy averiado, luego de soportar un terrible temporal en el Cabo de Hornos. Cerca de Stanley se quedó varado por muchos años, pero no siempre, como veremos más adelante.

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

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

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

“Este año de 1908 fue marcado por un acontecimiento de suprema importancia en la historia de las islas. El 21 de julio un título de privilegio fue pasado bajo el Gran Sello, designando al Gobernador de las Islas Falklands como Gobernador de Georgias del Sur, las Islas Orkney del Sur, las Islas Shetland del Sur, las Islas Sandwich del Sur y la Tierra de Graham y dando disposiciones para ese gobierno como Dependencias de la Colonia. Este impreciso inadecuado Título de Dependencias de las Islas Falklands comprende la tierra entre las longitudes 20° y 50° O al Sur de la latitud 50° S, y entre las longitudes 50° O y 80° O al Sur de la latitud 58° S. Estos límites incluyen un sector del área de tierra antártica al Sur y Sudeste del Cabo de Hornos, numerosas islas del mar del Sur, y también más de un millón de millas cuadradas de mar, fácilmente accesible para la caza de ballenas, la pesca y la caza de focas, ascendiendo el área total a alrededor de tres millones de millas cuadradas o al *uno y medio por ciento de la superficie total del globo*”<sup>5</sup>.

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

<sup>5</sup> La mayoría de los datos estadísticos de las islas de este período los hemos tomado de la obra *The Falkland Islands*, de V. F. Boyson.

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

Esta vez la riqueza ballenera de los mares antárticos hizo que Inglaterra aplicara su zarpazo y tardara nueve años en rectificar su error. Es que su flota era 15 o 20 veces más poderosa que la nuestra y podía entonces actuar desaprensivamente.

### *Tercer período (1908 a 1975)*

Es un período que comprende la primera y la segunda guerras mundiales.

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

Haremos luego una breve reseña de las islas Georgias y Sandwich del Sur, así como de las actividades balleneras que dieron vida a Stanley hasta 1916; pero nuestra síntesis debe ser muy apretada por lo reciente de los acontecimientos y la necesidad de no extendernos más.

El gobernador de Malvinas continuó siendo William Lamond Allardyce y las islas tenían una población que ya en 1901 superaba los dos millares de personas, de las cuales la mitad vivía en Puerto Stanley y el resto en Darwin, en los establecimientos y estancias. Salvo la capital y Darwin, pocos eran los lugares que pasaban de unas decenas de personas.

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

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

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

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

Desde 1912 se inauguró una estación radiotelegráfica que disminuyó el aislamiento de las islas.

Desde que Carlos Moyano visitó las islas en 1886 las relaciones con la Argentina estaban cortadas y las pocas existentes se realizaban vía Montevideo.

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

Hacia 1913, cuando negros nubarrones amenazaban la paz mundial, en Stanley el padre Antonio Migone introducía la primera usina eléctrica y también el cinematógrafo. Este benemérito sacerdote viviría en Malvinas casi todo el resto de su vida; allí murió en 1937 y allí fue enterrado. El es quien nos ha relatado las grandes emociones y peligros que vivieron los habitantes de Malvinas durante la primera guerra mundial.

En noviembre de 1913 el gobernador Allardyce se había preparado a entregar el gobierno de Malvinas, pero la primera guerra mundial lo retuvo en las islas varios meses más.

Al iniciarse las hostilidades se encontraba fondeada en la estación naval de Tsingtao, China, la escuadra de cruceros alemanes del Asia Oriental. La mandaba el conde Maximiliano Von Spee. Este almirante había preparado sus planes de guerra con anticipación y, sabiendo que por su aislamiento en esa lejana base naval tendría que soportar el mayor poderío naval de los aliados, zarpó con todos sus efectivos hacia las costas de Chile.

Sus fuerzas se componían de los cruceros acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau* y los cruceros *Emden*, *Nürnberg* y *Leipzig*.

Zarparon el 6 de agosto de 1914; luego de un largo viaje se reunieron el *Dresden* y el *Leipzig*, antes separados del resto. El recorrido tocó en Pascua y más afuera; llegando cerca de Chile avistaron un crucero británico, en el puerto de Coronel, y se decidieron a capturarlo.

Sin embargo, una escuadra británica al mando del contraalmirante Christopher Cradock ya los buscaba e iba a operar desde Malvinas.

Sospechando que los alemanes se habían reaprovisionado de carbón en el estrecho de Magallanes, la división británica llegó a Punta Arenas el 28 de setiembre y luego zarpó en busca del adversario por los canales fueguinos.

El *Good Hope* y el *Monmouth* volvieron a Stanley, donde el 19 de octubre se produjo la alarma de un posible ataque alemán y las mujeres y los niños fueron evacuados al interior y a las islas cercanas. Estos fueron verdaderos acontecimientos para la población de las Malvinas, con estas salidas de poblado en temporada aún inclemente, incluso con navegaciones por el mar, en los traslados a las islas.

Finalmente el *Good Hope* y el *Monmouth* dejaron Stanley el 22 de octubre y un día después los siguió el viejo *Canopus*.

El día anterior a la salida, ante la posibilidad de un ataque y desembarco alemán, se hizo una evacuación de mujeres y niños de Puerto Stanley, que pasaron a las estancias del interior de las islas.

El 1º de noviembre de 1914 por la tarde ambos adversarios se avistaron a la altura del puerto chileno de Coronel. Cradock no quiso esperar la llegada del *Canopus*, que hubiera equilibrado el combate. y decidió luchar, pues éste se hallaba aún a 250 millas de distancia.

En el momento del avistaje los alemanes eran menos visibles, pues sus siluetas resultaban borrosas sobre la costa chilena. Los ingleses, en cambio, recortaban su silueta sobre la puesta del sol.

Los alemanes además eran superiores en poder, pues sus cruceros acorazados tenían 8 cañones de 210 mm y 6 de 150 mm cada uno.

Los tres cruceros *Emden*, *Leipzig* y *Nürnberg* tenían 10 cañones de 105 milímetros. Se les unió también el *Dresden*.

El crucero acorazado *Good Hope*, insignia de Cradock, tenía dos cañones de 230 mm y 10 de 150; el *Monmouth*, 14 de 150 mm y 8 de 76 milímetros. El crucero ligero *Glasgow*, 10 cañones de 150 milímetros.

El lejano acorazado *Canopus*, muy veterano y que tanta falta hacía sin embargo, con 4 cañones de 330 mm y 8 de 200 mm, hubiera podido equilibrar la lucha. Salido de Stanley un día después del *Good Hope*, las órdenes radiotelegráficas de Cradock fueron interferidas por los alemanes.

Por posición, poderío y su excelente dirección de tiro, los alemanes decidieron rápidamente la acción a su favor.

A las 20 horas voló el *Good Hope*, con el almirante Cradock; el *Monmouth*, a su vez, quedó muy averiado y fue hundido poco después por el *Nürnberg*.

El *Glasgow*, averiado, pero no fundamentalmente, y el *Otranto* apelaron a su velocidad y pudieron retirarse.

En Puerto Stanley se vivieron horas de ansiedad al conocer la noticia del desastre. Sólo se contaba con el cuerpo de voluntarios, que sumaban unos cientos de hombres con un cañón de "a 12" libras y otros menores.

Las terribles noticias del desastre de Coronel llegaron a Stanley el 3 de noviembre y fueron confirmadas por el *Glasgow*, que reunido con el *Canopus* se dirigía a las islas. Se vivieron horas de ansiedad, pues el *Glasgow* informó también que posiblemente fueran seguidos por los alemanes.

Sólo unos pocos cientos de hombres defendían las islas al mando del mayor de infantería de marina Turner.

El día 5 se recibió en las islas la orden de destruir todo lo que pudiese servir al enemigo en cuanto se lo viera acercar a cualquiera de los puertos.

Stanley fue evacuado por los que no podían combatir, se prepararon caballadas y se dispusieron provisiones en diversos sitios.

El día 8 llegaron el *Glasgow* y el *Canopus* y el primero empezó a carbonear ayudado por los isleños. El *Canopus* era una poderosa ayuda para las islas, pero pronto recibió órdenes de zarpar hacia el norte con el *Glasgow* y ambos dejaron Stanley.

Esas naves no pudieron llegar a Montevideo, pues el almirantazgo preparaba el contraataque.

El *Canopus* y el *Glasgow* recibieron contraórdenes y regresaron a Stanley, pero al no poder entrar en comunicación con la estación de radio pensaron que las islas habían sido ocupadas por los alemanes. Ambos buques entraron en son de combate a Stanley. Los malvineros creyeron que eran los alemanes y prepararon sus cañones, tropas y pertrechos.

El 25 llegó finalmente el *Canopus* y todo volvió a la tranquilidad regresando los evacuados a la población.

En cuanto a la escuadra de Von Spee, entró en Valparaíso el 3 de noviembre y salió 24 horas después. Los ingleses debían mandar una escuadra más poderosa para combatirlos.

En Londres el almirante Lord Fisher dispuso la reunión en las Malvinas de una escuadra más poderosa que la alemana, que debía zarpar sin pérdida de tiempo. Su energía y la del vicealmirante Frederick D. Sturdee, elegido para mandarla, lograron que los cruceros de batalla *Invencible* e *Inflexible* zarparan el 11 de noviembre de 1914 de Devonport (Inglaterra) y llegaran a Puerto Stanley el 7 de diciembre, donde se unieron al *Canopus* y al *Glasgow*. Los acompañaban los cruceros *Carnarvon*, *Kent* y *Cromwell*, el crucero ligero *Bristol* y un mercante armado denominado *Orama*. Los buques comenzaron a carbonear febrilmente.

Los alemanes, por su parte, luego de una breve entrada a Valparaíso, navegaron hacia el Atlántico central y el 8 de diciembre el almirante Von Spee destacó al *Gneisenau* y al *Nürnberg* hacia las Malvinas para destruir las instalaciones y la estación radiotelegráfica.

Los buques ingleses estaban carboneando, pero recibieron un oportuno aviso de los vigías isleños. El primero en avistar las naves alemanas fue Chris Andreasen, que provocó el alerta de los británicos.

El 8 de diciembre, a las 7.30, el vigía del *Glasgow* avistó humo en el horizonte y con un cañonazo avisó a los buques ingleses, cuyos

dos cruceros acorazados y el *Carnavon* estaban carboneando. Los preparativos de salida fueron febriles; en tanto, el *Gneisenau* y el *Nürnberg* se acercaban para destruir la estación de radio.

El veterano *Canopus* pudo esta vez cumplir una importante acción pues, fuera de alcance, abrió el fuego con sus cañones de 12 pulgadas. Esto alertó a los alemanes, que no alcanzaron a verlo, pero se acercaron entonces al *Kent*, poniendo luego proa hacia el *Scharnost* y los cruceros *Leipzig* y *Dresden* con los que se reunieron con proa al sur.

Los ingleses pudieron entonces salir, terminar de alistarse y seguir al enemigo.

A las 11.27 otras dos naves, probablemente mixtas y transportes de los alemanes, fueron avistadas.

La batalla de las Islas Malvinas comenzó con día claro y bastante buen tiempo, lo que acentuaba la gran superioridad inglesa.

Se produjo un encuentro principal entre los dos cruceros acorazados ingleses *Invencible* e *Inflexible* y los dos alemanes. El *Scharnhorst* primero y luego el *Gneisenau* se hundieron luego de combatir bravamente desde las 13.30 a las 18.00. El *Carnavon* tomó parte en la última fase de estas acciones.

La acción entre los cruceros *Glasgow*, *Kent* y *Cornualles* contra los alemanes *Dresden*, *Leipzig* y *Nürnberg* se prolongó hasta el anochecer.

El *Nürnberg* y el *Leipzig* fueron hundidos. A su vez el crucero *Bristol* y un transporte armado hundieron a dos naves auxiliares alemanas e hicieron prisioneras a sus tripulaciones.

El *Dresden* pudo huir, pero luego de combatir con el *Glasgow* y el *Kent* fue hundido por su comandante cerca de la isla Juan Fernández, de Chile.

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

La Armada inglesa ya se había instalado en Stanley, donde además de la estación radiotelegráfica había establecido dependencias y acumulado carbón.

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

Los producidos de la caza de ballenas en Georgias del Sur y mares del sector considerado "dependencias", produjeron dividendos. La caza de elefantes marinos para aceite continuó y en 1921/1922 produjo 2.713 barriles.

En 1921 la población era de 2.087 habitantes.

El gobernador Allardyce, desde 1904, con los interinatos de W. Hart Bernet en la segunda mitad de 1907 y de T.V. Best en los meses finales de 1909, y finalmente de Q. Dickson desde julio de 1913 hasta abril de 1914, había gobernado en gran parte de las acciones de la primera guerra mundial, es decir casi diez años, con las cuatro interrupciones indicadas. Fue relevado en 1915, en el mes de abril, durante un mes por C. F. Condell; a éste lo relevó el teniente coronel T. R. H. Jhonston, que se desempeñó hasta 1919.

Después de otro interinato Sir John Middleton gobernó de 1920 a 1927 y Sir James O'Grady de 1931 a 1935.

Epoca tranquila y de estancamiento de las islas, pero señalamos que el 23 de diciembre de 1930 llegó a Puerto Stanley el buque tanque de bandera argentina *Astra II*, al mando del capitán de ultramar Alberto E. Garriga. Su oficial de cubierta sería luego el famoso pintor marinista don Emilio Biggeri. El *Astra II* llevó un cargamento de fuel oil y fue una de las pocas naves argentinas en las islas.

En 1931 tenemos un estado completo de las islas que nos proporcionara el padre Antonio Migone en su libro *33 años de vida malvinera*.

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

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

Los habitantes eran escoceses e ingleses en enorme mayoría, pero eran 2.339; había también 18 chilenos, 16 noruegos, 6 argentinos, 4 dinamarqueses, 3 alemanes, 2 suecos y 2 uruguayos.

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

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

El consejo ejecutivo lo presidía el gobernador. Existían dos tribunales; uno, superior, estaba presidido por el gobernador y contaba con un jury de siete personas del pueblo. El otro era la *lowest court*, para los hechos menores.

También como funcionario figura un secretario, un tesorero, un jefe de armas, encargados de los departamentos de Obras Públicas, Educación, Electricidad y Telégrafos. También un inspector general de Sanidad, etc. El gobernador Hodson (1927-31) fue un hombre muy trabajador y equilibrado, según el padre Migone, que reconoce que estuvo muy cortés con él.

De 1935 a 1941 gobernó Sir Herbert Henriques Heaton. Durante su gobierno comenzó la segunda guerra mundial y en las islas se inició nuevamente el espíritu bélico y la ansiedad, ante las incursiones del acorazado *Graf Spee*. Puerto Stanley funcionó como base de la armada inglesa en el Atlántico sur.

En diciembre de 1939 se produjo la batalla del Río de la Plata, en que el "acorazado de bolsillo" alemán *Graf Spee* fue acosado por los cruceros *Exeter*, *Ajax* y *Achilles*. Los dos primeros eran naves con estación en Malvinas y de allí partieron. El combate se libró con bizarría por ambas partes; pero el "acorazado de bolsillo", con problemas en su central de tiro y sin munición de guerra suficiente, combatió mientras pudo y se internó luego en el Río de la Plata, tomando puerto en Montevideo. El contralmirante Harwood, jefe de la división británica, lo esperó y el *Graf Spee* fue autodestruido cerca de Montevideo. Su comandante, Langsdorff, se suicidó posteriormente, una vez a salvo su tripulación.

El crucero *Exeter* fue el dañado de los cuatro participantes en el combate y pudo llegar a Puerto Stanley el 16 de diciembre de 1939. De los 600 hombres de su tripulación, 64 resultaron muertos y 45 heri-

dos. Toda la tripulación tuvo que desembarcar, tal era el estado del crucero. El 22 de diciembre el *Ajax* y el *Achilles* llegaron a Stanley y una vez más las islas celebraron la victoria y vivieron "en vivo" la sensación de la guerra.

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

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

Creo que el conocimiento de estos hechos, que forman parte ya de la tradición de las islas, deben ser conocidos por los argentinos, para que sepamos entender a una comunidad que tarde o temprano será o deberá sernos incorporada.

Terminados los ecos del trágico segundo conflicto mundial las islas volvieron a su aislamiento y tranquilidad y el ganado lanar siguió siendo su principal preocupación. Ya por entonces comenzaba a distinguirse en la población a los antiguos pobladores nacidos en las islas, llamados *kelpers*, es decir "algas" y los que recién venían o eran contratados por la "Falkland Islands Company".

En 1950 ya se comenzaba a tomar conciencia de la enorme e inmediata importancia del mar como reserva de alimentos y minerales de la humanidad.

En 1944, y más exactamente en 1946, la Argentina había declarado su soberanía sobre su plataforma submarina.

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

El 21 de diciembre de 1950 una real orden establecía que los límites de la colonia de Falkland Islands serían extendidos hasta incluir el arco de la plataforma submarina, siendo el fondo marino y el subsuelo contiguo a las costas de las islas Falkland. Luego daba los detalles técnicos, de modo que toda la saliente de nuestra plataforma submarina que rodea las islas, con una superficie de 50.000 km<sup>2</sup>, quedaba com-

prendida. En un apéndice reproducimos la versión completa y su traducción libre de este nuevo despojo inglés, que tampoco jamás reconoceremos.

Sir Allan Cardinal gobernó las islas de 1941 a 1946 y Sir Miles Cliford de 1946 a 1954.

En el año 1953 la población era de 2.230 habitantes (1.230 hombres y 982 mujeres).

Las comunicaciones, que desde antes de la guerra se hacían con pequeños hidroaviones, fueron aumentadas con un hidroavión Havilland Beaver. No había por entonces deuda pública.

Más del 80 % de los artículos se importaban del Commonwealth británico y del 17 al 13 % de otros países.

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

Las principales exportaciones fueron:

Lana: 557.736 libras al Reino Unido.

Sebo: 1.877 libras al Reino Unido.

Cueros y pieles: 32.673 libras al Reino Unido

Lanares en pie: 880 libras (por 880 animales a Chile).

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

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

En las tierras, 40.000 acres pertenecían a la corona; el resto estaban divididas en estancias de 3.600 a 40.000 acres. De todo la mayor parte pertenecía a la "Falkland Islands Company".

El *Fitz Roy*, vapor de 855 toneladas, hacía 12 viajes anuales a Montevideo.

En 1953 habían entrado 21 buques y salieron 20.

El servicio aéreo, establecido desde 1948, seguía funcionando por los hidroplanos De Havilland, Beaver y dos Austin.

Había 12 kilómetros de caminos rodeando a Stanley y caminos de tierra sólo para jeeps o vehículos con tracción doble.

Para 1953 existían en las islas 24 camiones, 23 camionetas y 38 vehículos de motor.

Había radiotransmisora desde 1929. La fuerza militar contaba con un cuerpo de voluntarios. En 1942 se estableció un observatorio ionosférico. El consejo ejecutivo se componía de siete miembros oficiales y 3 no oficiales y desde 1951 el consejo legislativo se componía de tres miembros de la administración oficial y 7 miembros elegidos (2 representantes de Stanley, uno de cada una de las islas mayores).

Había un intendente de Stanley con un consejo de seis ministros elegidos y tres nombrados por el gobernador.

Sir Raynor Arthur gobernó de 1954 a 1957 y Sir Edward Arrowsmith de 1957 a 1964.

A principios de la década del sesenta, las creencias religiosas tenían la siguiente proporción de adeptos: sobre una población total de 2.172 habitantes en 1962, anglicanos 65 %, otras religiones protestantes 23 %; católicos 11 %.

En 1962, Gran Bretaña separa las posesiones pretendidas en la Antártida de las dependencias de las islas Malvinas.

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

Cuando después de la segunda guerra mundial se crearon las Naciones Unidas, Argentina hizo reserva de sus derechos sobre las islas.

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

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

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

El 18 de noviembre de 1966, tras haber escuchado el alegato del representante argentino doctor Bonifacio del Carril, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas votó la resolución 2.065 (XX) que establece: invitar a las partes a negociar para encontrar una solución pacífica al problema. Debían tenerse en cuenta las disposiciones comunes y los objetivos de las Naciones Unidas y los intereses de la población de las islas. La resolución tuvo 94 votos a favor y 14 abstenciones.

Desde 1967 se aceleraron las negociaciones sin resultado positivo hasta 1971, cuando se firmó la Declaración Argentino-Británica para establecer comunicaciones, sin que Gran Bretaña accediera a hablar de soberanía ni Argentina declinara su posición soberana sobre las islas.

Las comunicaciones significaron un esfuerzo técnico y económico para la Argentina, que debió realizar casi toda la labor.

Exenciones impositivas de ambas partes, eximir del servicio militar a los nativos de Malvinas, línea marítima regular, servicio aéreo semanal que significó para los argentinos la creación de un aeródromo auxiliar provisorio, hasta que en las islas se construyera uno definitivo, cooperación sanitaria, agrícola y técnica, etcétera.

Todo para lograr muy poco, pues la población quiere seguir siendo británica, bajo la presión de la "Falkland Islands Company". Bajo su signo se ha creado un partido en 1964 cuya plataforma establece que el pueblo de Malvinas es el único capaz de decidir su destino.

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

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

1. Se trata de intereses de gobierno a gobierno y la solución debe provenir de los dos Estados, no de los malvineros.

2. Debe aplicarse el principio de la unidad nacional y la integridad continental (Punto 6 de la Resolución 1514 XVI); la Argentina fue mutilada de las Malvinas y siempre protestó.

3. Si se aplica la tesis británica, los territorios ocupados por la fuerza y poblados por coloniales de la potencia usurpadora, triunfará una posición ilegítima bajo la responsabilidad de las Naciones Unidas.

Durante estos últimos años se han producido incursiones de ciudadanos argentinos a las islas.

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

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

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

La tercera incursión la realizó un avión bimotor del diario *Crónica*, que piloteaba nuevamente Miguel Fitzgerald, y se produjo el 27 de noviembre de 1968. Lo acompañaban el director del diario y un periodista. La cancha de carreras había sido obstruida y el avión tuvo que aterrizar en un camino, sufriendo daños.

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

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

La población de las islas continuó descendiendo y en 1974 era de 1.879 habitantes, en 1977 de 1.805 y en 1980 de 1.800 más o menos.

La cuenca de Magallanes, cerca del estrecho, ya ha revelado dos pozos de gran productividad (500 a 800 metros cúbicos diarios). ¿Será esta riqueza otro de los argumentos que Inglaterra pesará para no devolver las islas? Varias cuencas rodean a las islas y aunque en éstas

y sus cercanías es poco probable la aparición de petróleo, sí puede suceder en cuencas más alejadas, hasta las cuales Inglaterra pretende extender su soberanía desde 15.000 kilómetros de distancia. Reuniones de 1973 y 1975 fracasaron, pues Inglaterra no quiere discutir sobre la soberanía.

Se destacó para investigar a las islas una comisión científica denominada "Shackleton", pues la presidía Lord Shackleton, hijo del famoso explorador.

En 1976 las posiciones se hicieron irreconciliables y el 12 de enero la Argentina retiró su embajador, y lo mismo hizo Inglaterra.

El 4 de febrero de 1976 se produjo un serio incidente. Pese a la advertencia de la Argentina de que no quería a la misión "Shackleton" en sus aguas, se envió al buque científico auxiliar *Shackleton*. El destructor argentino *Storni* hizo fuego a la proa de la nave y la Argentina acusó a Inglaterra de realizar investigaciones científicas en su plataforma submarina. Inglaterra protestó a su vez.

Se produjeron varias declaraciones opuestas entre la Argentina e Inglaterra, y la Argentina fue apoyada por los países no alineados.

En 1977 se produjo la visita de Lord Rowlands, ministro de Relaciones Exteriores, a las islas, y después de conversar en Malvinas con los habitantes, visitó Buenos Aires. Se anunció que las conversaciones continuarían.

El 26 de abril de 1977 se informó que se reanudaban las negociaciones e Inglaterra aceptó conversar sobre soberanía.

En 1978, en debates en el parlamento inglés, se discutió sobre la posibilidad de que Rusia solicitara una base pesquera en las islas.

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

La posición inglesa está basada en su todavía gran poderío y en la presencia de 1800 habitantes, cuyos derechos a pertenecer a la comunidad británica son atendibles, pero muy poco importantes, ante el cúmulo de factores históricos, legales y geográficos que abrumadoramente favorecen a la Argentina.

Se cumplirán en 1983 ciento cincuenta años de ocupación y usurpación inglesas.

Hemos protestado casi un siglo y medio sin resultado.

¿Será nuestra paciencia infinita?

Creemos que no y que el pueblo argentino debe conocer a fondo el verdadero problema de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.

Que los plazos de negociación deben ser cortos y limitados.

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

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

Y jamás aceptar y jamás cejar mientras las Malvinas no sean argentinas.

#### BIBLIOGRAFIA

- ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *El episodio ocurrido en Puerto Soledad de Malvinas el 26 de agosto de 1833*. Testimonios Documentales, Buenos Aires, 1967.
- ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CULTURA INGLESA, *Navegantes ingleses en los mares del sur*. Exposición de libros y documentos, Buenos Aires, 1957.
- CAILLET-BOIS, RICARDO, *Una tierra argentina: Las islas Malvinas*. Editorial Peuser, 2ª ed., Buenos Aires, 1952.
- DESTÉFANI, LAURIO H., *Caza marítima en nuestras costas*, p. 119 a 152 de la obra *Recursos oceánicos* (varios autores). Fundación de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1976.
- Falkland's islands. Colonial Report*. Londres, 1952 y 1953.
- FITTE, ERNESTO J., *Crónicas del Atlántico Sur*. Emecé, Buenos Aires, 1974.
- *Las Malvinas bajo la ocupación británica*. Buenos Aires, 1970 (De: *Investigaciones y ensayos*, N° 6-7, 1970.)
  - *La disputa con Gran Bretaña por las Islas del Atlántico Sur*. Buenos Aires, Emecé, 1968.
- FERNES, H. S., *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*. Ed. Solar-Hachette, Buenos Aires, 1966.
- FONROUGE, ALBERTO M., *A mitad del camino 1973-1975*. Buenos Aires, Edición del autor, 1975.
- FRAGA, JORGE ALBERTO, *Las islas Malvinas. Síntesis del Problema*. Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Australes Argentinas, Buenos Aires, 1980.
- GARDINER, ALLEN F., *Últimos Documentos del Capitán Allen F. Gardiner, con prólogo del Doctor Arnoldo Canclini*. Editorial Jakez, México, 1959.

- GOEBEL, JULIO (h), *La pugna por las Malvinas*. Versión castellana, Buenos Aires, 1950. Versión inglesa, Oxford, 1924.
- HOLMBERG, ADOLFO MARÍA (DAGO), *¿Cree Ud. que los ingleses nos devolverán las Malvinas? Yo no*. Buenos Aires, Edición del autor, 1977.
- LABOUCLE, RAÚL DE, *La cuestión Malvinas en las Naciones Unidas*. Casa Pardo, J. A.
- HIDALGO NIETO, MANUEL, *La cuestión de las Malvinas*. Consejo de Investigaciones Científicas, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Madrid, 1947.
- SNOW, W. A. PARKER, *Two years cruise of Tierra del Fuego, the Falkland Islands, Patagonia and the River Plate*. Londres, 1957.
- PEREYRA, EZEQUIEL FEDERICO, *Las islas Malvinas. Soberanía Argentina. Antecedentes*. Gestiones diplomáticas. Buenos Aires, 1968.
- RODRÍGUEZ BERRUTTI, C. H., *Malvinas, última frontera del colonialismo*. Eudeba, Buenos Aires, 1975.
- RODRÍGUEZ, BERNARDO F., *La Revolución en las Malvinas (1866)*. Boletín del Centro Naval, N° 694, Buenos Aires, enero-mayo, 1973.
- STRANGE, IAN J., *The Falkland Islands*. Ed. David Charles Newton Abbot Stackpole, Book, Harrisburg, 1972.
- SCUNIO, ALBERTO D. H., *El periodismo en las islas Malvinas*. Boletín del Centro Naval, N° 671, Buenos Aires, abril-junio, 1967.
- ZORRAQUÍN BECÚ, RICARDO, *Inglaterra prometió abandonar las Malvinas*. Ed. Platero, Buenos Aires, 1975.