

Biblioteca del Congreso

ARGENTINA

ESTADÍSTICA DE CUBIERTA

Biblioteca del Congreso

ARGENTINA

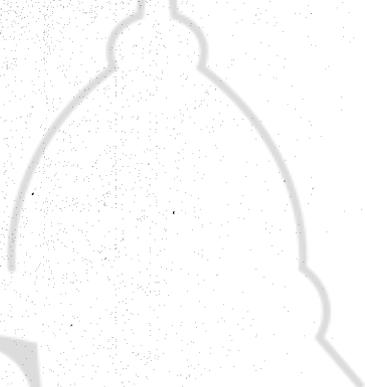
Biblioteca del Congreso

ARGENTINA

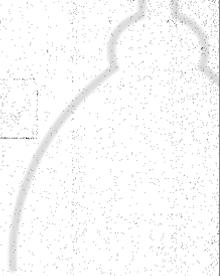
Biblioteca del Congreso

ARGENTINA

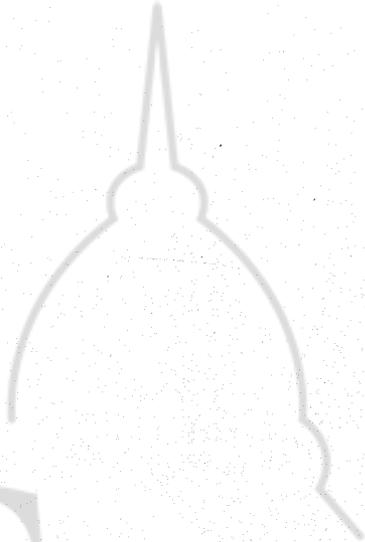
B.P.  
F.46



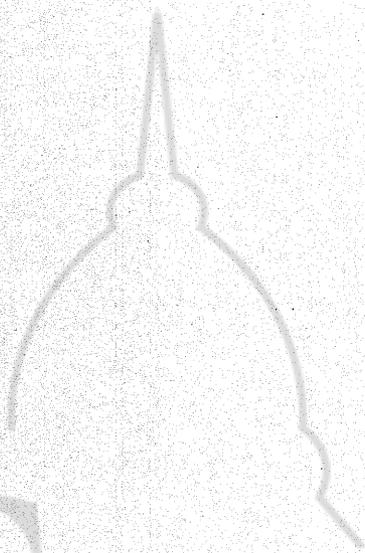
Biblioteca del  
Congreso  
ARGENTINA



Biblioteca  
Congreso  
ARGENTINA



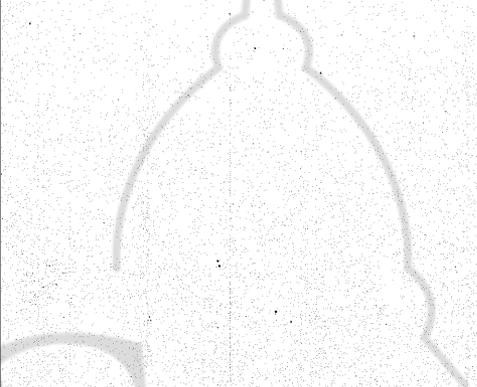
Biblioteca del  
Congreso  
ARGENTINA



Biblioteca del  
Congreso



Biblioteca  
Congreso



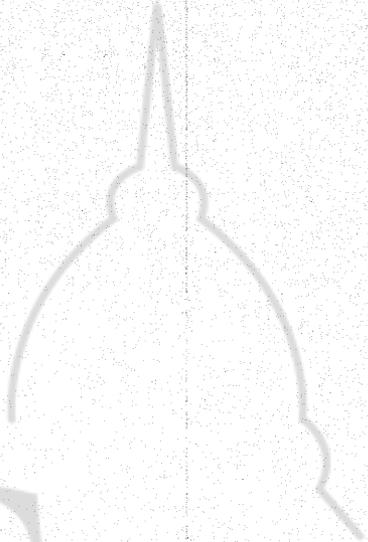
Biblioteca del  
Congreso

A R G E N T I N A



Biblioteca del  
Congreso

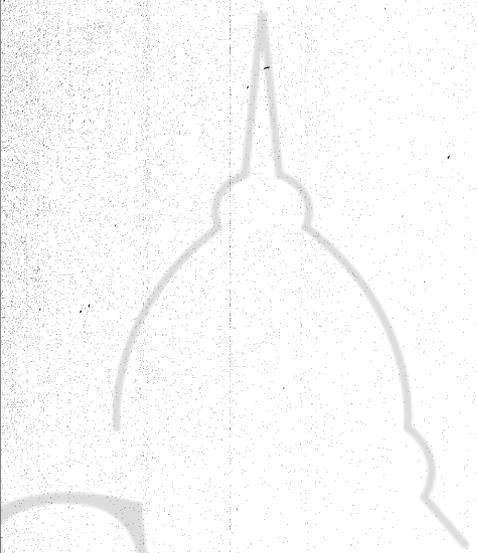
A R G E N T I N A



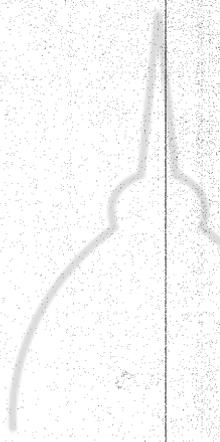
Biblioteca del  
Congreso

A R G E N T I N A

162798



Biblioteca del  
Congreso



Biblioteca del  
Congreso

R MALVINAS (ISLAS, ARGENTINA) - HISTORIA - ATLAS  
R MALVINAS (ISLAS, ARGENTINA) - GEOGRAFIA - ATLAS  
R ANTARTIDA (ARGENTINA) - HISTORIA - ATLAS  
R ANTARTIDA (ARGENTINA) - GEOGRAFIA - ATLAS  
Q

B.P.  
F. 46 -

# LAS ISLAS MALVINAS y la ANTÁRTIDA ARGENTINA

## ATLAS DOCUMENTAL

POR

**LEOPOLDO RAMOS GIMENEZ**

Ex-Delegado del Paraguay al Primer Congreso del  
Instituto Panamericano de Historia y Geografía,  
reunido en Rio de Janeiro. Miembro de la Sociedad  
Geográfica de Lima. Miembro de la Academia de  
la Historia de Cuba. Miembro de la Sociedad  
Geográfica Americana.



BUENOS AIRES

IMPRENTA "ÁBACO" - CHACABUCCO 661

1948

Calificación  
C. P. R. C.  
65  
P. 1.

Biblioteca del  
Congreso  
ARGENTINA

Biblioteca del  
Congreso  
ARGENTINA

Nos es grato dejar constancia, desde la apertura de estas páginas, de que el tono polémico que surge como una natural consecuencia de la relación de los hechos históricos enfocados en esta obra, y de las consideraciones sobre los mismos, no encierra animosidad particular alguna que sea capaz de empañar el ideal de paz y de justicia a que servimos.

L. R. G.

Biblioteca del  
Congreso  
ARGENTINA

# MOTIVO DE ESTA PUBLICACIÓN

VENIMOS a ponernos con este trabajo, al servicio de la justicia internacional.

Como americanos, nada de lo que está fuera de la justicia podría interesarnos, si no es para expresar nuestra esperanza de que ha de volverse siempre hacia la aceptación de la verdad histórica y hacia el respeto del derecho de las naciones.

Si los Estados se fundan sobre antecedentes históricos, geográficos, políticos y jurídicos, y legitiman su soberanía en espacios que le son propios por esos mismos antecedentes, y en tiempos que corresponden a su existencia desde su nacimiento, no es posible que los pueblos admitan dictámenes de la fuerza que arrasa con esos principios y molagra los postulados de la fe en una armoniosa convivencia internacional.

Tal es la doctrina, a nuestro juicio, bajo cuyo imperio ha de contemplarse el caso de las Islas Malvinas, de cuya ocupación ilegítima por Gran Bretaña se quiere hacer extender derechos sobre el sector antártico argentino, sin más aducción de títulos de la nación usurpadora, que los decretos de la misma para marcar el globo cuando y donde le viene en parecer.

A tal manera de marcación de territorios, Gran Bretaña denominó Carta Patente. Con una llegó a cubrir, el 21 de julio de 1908, dentro de la extensión continental argentina, parte del Territorio de Santa Cruz, la Tierra del Fuego, alcanzando al mismo tiempo a Chile, y más numerosas islas de los dos países colindantes. Pareciera así que a juicio de Gran Bretaña la ilegitimidad de la ocupación de las Islas Malvinas, podría conducir, sin miramientos de ninguna laya, a la progresión en cualquier sentido de otra ilegitimidad, ya que la línea de tal Carta Patente decía obedecer a su posesión de aquellas islas. Pareciera también que para Gran Bretaña el mundo estuviese dormido, como para permitirle sacar provecho de su sueño. Pero aconteció que al cabo de nueve años, ella decidió proceder a una nueva rearmación de esta parte del globo, con una nueva Carta Patente, de fecha 38 de marzo de 1917, excluyendo los territorios e islas continentales que abarcara con la primera, contentándose de esta vez con las Islas Malvinas, las Islas Georgias del Sur, las Is-

las Sanviel del Sur, y todo el sector antártico, como así también el de Chile.

Si la primera marcación en los papeles del decreto mencionado no ha podido tener efecto alguno ante la razón jurídica del mundo, pues que jamás el Territorio de Santa Cruz y la Tierra del Fuego, ni las islas que les son vecinas, vieron que se haya izado en ellas el pabellón de Gran Bretaña, la segunda no nace con validez ni crece en posibilidad, y sólo llega a servir, o continúa a servir como la primera, para seguir denunciando al mundo el vicio de origen de una ocupación para cuya muy opaca gloria solo asistió el número de la fuerza.

Pero así como por consenso universal la vieja piratería ha desaparecido de los mares, aún sin olvidarse que en base a ella se trazó alguna política en el pasado, así también la fuerza, como atributo de naciones más poderosas para el sojuzgamiento de los pueblos, ha sido descartada como razón, como guía y como principio en el derecho público internacional.

Para América no hay naciones más poderosas que otras, como potestades de derecho. En 1907, en la Segunda Conferencia de La Haya, la austera figura de Rui Barbosa proclamaba en nombre del Brasil "la equivalencia de los Estados como único colorario de la existencia de las naciones" y declaraba que sólo daría su voto a la Corte de Arbitraje si se establecía como condición absoluta "LA IGUALDAD DE LAS NACIONES CUALQUIERA FUESE SU FUERZA O SU GRANDEZA".

"¿Es posible que las grandes potencias logren vivir en paz?" — preguntaba hace poco, en la Asamblea de las Naciones Unidas, Alberto Lleras Camargo, gran espíritu y fiel intérprete de la Unión Panamericana. "Si, es posible", continuaba, pero "para ello sólo hay una fórmula: deben estar dispuestas a vivir como si fuesen pequeñas, o como si cada nación, por el hecho de ser nación, fuese grande".

De ahí que ante la razón jurídica, la fuerza ni la grandeza de un Estado bastan para suprimir el derecho de otro Estado. De ahí que la paz y la cooperación internacionales descansan primordialmente en el respeto de las soberanías.

Esta doctrina ha sido clara y luminosamente expresada de nuevo por el Ministro de Relaciones Exteriores de la República Argentina, doctor Juan Atilio Bramuglia, al referirse al estado en que se halla la posesión de las Malvinas y la enunciada pretensión inglesa sobre el sector antártico argentino.

"De manera ilegítima —dice— Inglaterra se apropió de las Islas Malvinas. De lo ilegítimo no puede extraerse títulos legítimos".

"El derecho de un Estado sobre su territorio es permanente, aunque para sostenerlo no cuente con la fuerza. El derecho de un pueblo, grande o chico, es jurídica y moralmente equivalente al de otro pueblo, chico o grande, cuya preeminencia consistiera en la fuerza actuante".

Frente a esa fuerza actuante está la limpia causa de la Argentina, que es causa de la América porque el derecho y la justicia han llegado a ser, como sentimiento y como aspiración, un patrimonio del espíritu continental.

En homenaje a esa causa aparece este trabajo, con una ordenación de documentos que edifican por sí solos la verdad histórica y afirman una expresión de derecho, en forma inequívoca ante el mundo.

Nuestra posición de americanos no nos priva del anhelo de celebrar un día la hora de la justicia británica, cuando, renunciando a la fuerza sin gloria con que pisara en las Malvinas, Inglaterra recoja los lauros al retirarse de las islas. Por eso tienen para nosotros la noble efectividad de un voto estas palabras del Ministro de Relaciones Exteriores de la República Argentina:

"Ello no quiere decir que Argentina no confíe en la posibilidad de que Gran Bretaña, inspirándose en las tradiciones más puras del derecho internacional y de las libertades esenciales, que han fundamentado su preocupación por la defensa de la humanidad, realice el ideal tan acariciado de devolver las Islas Malvinas al pueblo y gobierno argentinos, consolidando de tal manera las relaciones entre nuestros dos pueblos, como así también aportando esta contribución al establecimiento de las más puras fuentes de entendimiento universal".

BIBLIOTECA DEL CONGRESO  
DE LA NACION

Nº. 7450  
Nº de Enc. 61364  
Nº. de Colec.

COPIA

Biblioteca del  
Congreso

ARGENTINA

Biblioteca  
Congreso

ARGENTINA

Biblioteca del  
Congreso

ARGENTINA

102798

102799

Biblioteca del  
Congreso

Biblioteca  
Congreso

# LOS DESTINOS DEL CONTINENTE

*P*ARA todo americano, la lectura de los hechos de toda patria americana, equivale a una consulta del alma del continente. El trasplante ibérico es en el Nuevo Mundo una expresión anímica que tiene su ámbito territorial por encima de las fronteras.

*Por eso en América, la causa de una nación, es la causa de la América. Por eso toda América se comprime y se dilata como un enorme y único corazón. Por eso no hay en América cálculo de parcelas que rompa el equilibrio del conjunto, porque la gran armonía que es la justicia, la suprema aspiración que es la libertad, la única verdad que es Dios, no separan a los hombres y a los pueblos sino que los amalgaman y utilizan para la conquista del bien común.*

*No hay una voz americana que no suene al diapason de la justicia. Sólo lo justo se concibe que sea lo americano. Y como la hermandad en la justicia no requiere esfuerzos, como que nunca resulta difícil disponerse a la práctica del bien, la unidad americana nace, vive y se fortifica por una ley natural que es garantía de civilización.*

*Más allá de la América latina está la América del Norte. La humanidad en tierra nueva, es nueva humanidad. La diferencia de origen de los pueblos desaparece en la similitud de los destinos: la libertad. Donde ha sido rota la esclavitud, se ha ensanchado el horizonte a los ojos del espíritu. Mientras los despotismos cierran los senderos para la ascensión del hombre y de los pueblos, los caminos de la libertad conducen fatalmente al abrazo universal.*

*Por eso hay una sola América, del austro al septentrión. Por eso la América, cuando emprende una acción, la funda sobre el derecho y sólo acepta la causa que esté limpia de toda agresión, sea ella próxima o remota. Por eso, porque bien sabe que alguna cosa es el pasado, alguna cosa es el presente y alguna cosa el porvenir, si todo ha de resumirse en una historia de honor ante la conciencia de la humanidad.*

*Por eso la nación de los Estados Unidos de Norte América, que es fuente de energía al servicio del progreso; que es escuela de paz y no de guerra; que es código de derecho antes que baluarte del despojo, está unida por eslabones indisolubles a la líbera hermandad de las naciones, en el sistema panamericano.*

*Tal el acervo, tal el clima, tal la realidad del tiempo y de los pueblos, dentro de los cuales ha de medirse el reclamo de la República Argentina, para que de una vez por todas, la justicia internacional se extienda, en plena claridad, por sobre los destinos del continente.*

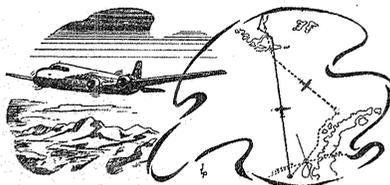
# SUMARIO



- Las Islas Malvinas. Su descubrimiento y ocupación.
- Visión geográfica de las Islas Malvinas.
- La Protesta del Gobierno de las Provincias Unidas.
- El Mapa de la República. Una incidencia diplomática.
- El estado de la discusión sobre las Malvinas en 1888. El Gobierno argentino reitera el mantenimiento de su protesta.
- Los mapas de la Argentina deben representar el total del territorio de la República.
- El Observatorio Meteorológico y la Estación Radiotelegráfica de las Orcadas del Sur.
- La Declaración Argentina en la Conferencia Panamericana para el Mantenimiento de la Paz y la Seguridad del Continente.
- Cómo define el problema de la Antártida el Presidente de la Nación Argentina.
- Las expediciones científicas hacia el Polo Sur.
- La Marina de Guerra en la Antártida a principios del siglo. Proeza de la Nave "Uruguay".
- Las expediciones argentinas a la Antártida.
- Los signos de la Soberanía Argentina en la Antártida.
- La Comisión Nacional del Antártico.
- Vuelo de exploración de un avión de la Marina de Guerra argentina a la Antártida, en viaje sin etapas.
- Operaciones navales en la Antártida, realizadas por la Flota de Mar de la República Argentina.
- El acuerdo chileno-argentino sobre la Antártida.

## Ilustraciones:

Documentos históricos, fotografías y mapas.



# LAS ISLAS MALVINAS

## SU DESCUBRIMIENTO Y OCUPACION

No se ha podido establecer quién podría haber sido el primer descubridor del Archipiélago de las Malvinas. En cambio bien se sabe que los españoles fueron los primeros en recorrer los mares del sur al servicio de S. M. C. Mucho antes que Drake, invocado por Inglaterra como descubridor, ya habían navegado por el Atlántico sur Américo Vesputio en 1502. Magallanes en 1519. Loaisa en 1526, Alcozaba en 1535. Alonso de Camargo en 1539. Villalobo en 1549, etc., etc.

"No es dudoso que Juan Davis, comandante de uno de los buques de la escuadra inglesa, enviada al Pacífico en 1591, bajo Cavendish, vió a su paso en 1592 una de las islas del Nord-Oeste, sin tocar en ella, siendo este antecedente el que invoca la Inglaterra para su mejor derecho". (F. J. Ortiz)

El 24 de enero de 1600, el navegante holandés Sebald de Weert, con su navío Geelof, descubre las islas Malvinas, las describe y las designa con este nombre: *Islas Sebaldinas*. Los geógrafos del siglo XVII, las reconocen en sus cartas con ese nombre.

El 16 de enero de 1616, los navegantes holandeses Schouten y Le Maire "avistan y registran las islas australes, ya conocidas por "Sebaldinas".

El 6 de febrero de 1650 el inglés John Strong, incursiona por el canal que divide en dos fracciones a las islas, dando al canal el nombre de *Falkland Sound*, en homenaje a la memoria de quien fuera su protector: lord Falkland. "Del nombre del canal derivan después los ingleses el de la isla oriental, y mucho más tarde, con su característica táctica, el de todas las islas". (J. C. Moreno)

Los ingleses citan a Richard Hawkins por esta época como el primer descubridor. Pero Hawkins había escrito sobre sus viajes a las islas 25 años después, cuando ya habían sido divulgadas diversas noticias de los españoles sobre esas zonas. (J. Gebel)

El 20 de enero de 1701, la fragata "Félicité", al mando del oficial francés Villefort, fondea en la bahía de las islas. Desde entonces las islas constituyen una etapa de las embarcaciones francesas que realizan expediciones al Mar del Sur o que regresan del Pacífico, pasando por el sur del Cabo de Hornos.

En 1748, antes de toda ocupación, España considera de su pertenencia el archipiélago, y por eso ella se opone en ese año al propósito de explorar las islas expresado en un proyecto del Comodoro Anson que auspicia el Almirantazgo inglés. La advertencia, en ese sentido, del ministro español Carvajal fue suficiente para que el Almirantazgo renunciara a su propósito.

El 2 de febrero de 1764, fecha memorable en la historia de las islas porque desde entonces data el primer ensayo de ocupación y desde entonces le viene el nombre con que las conocemos hasta hoy, desembarcan en ellas 140 hombres de la tripulación de las fragatas "L'Aigle" y "Le Sphinx", comandadas por el oficial francés Luis Antonio de Bougainville, quien en esa ocasión funda *Puerto Luis*, en una entrada de mar que designa con el nombre de "*Bahía Francaise*". Otras dos expediciones arribaron después a las islas desembarcando en ellas 53 colonos, todos operarios, y un grupo de oficiales, siendo la mayoría de ellos procedentes del puerto de *Sain-Malo*, siendo de los *malouines* que derivó el nombre de *malouinas* y más tarde *malvinas*, nombre que las islas conservan hasta hoy.

En ese tiempo llega a las islas en misión científica el naturalista Don Permeti, quien luego publica en París, en 1770, su "Histoire d'un Voyage aux Isles Malouines", en dos volúmenes.

Después de Don Permeti llegó a las Malvinas, de paso para otras regiones del globo, otra misión científica francesa, de la que se publicó en París, en 1772, la memoria de viaje. Una traducción al castellano ha sido publicada por Calpe, en Madrid, en 1921, con el título de "Viaje alrededor del Mundo por la fragata del Rey de la "Boudense" y la fusta "La Estrella", en 1767, 1768 y 1769."

El 23 de enero de 1765, el comodoro inglés Byron funda puerto *Egmont*, en la isla *Saunders*, que corresponde a la fracción oeste de las Malvinas y que a la sazón ya era explorada por Bougainville. Siguiendo viaje hacia el norte entra en la *Bahía Francaise*, dándole otro nuevo nombre: *Berkeley Sound*.

El 1º de Abril de 1767 ocurre el hecho político internacional más interesante en la historia de las Malvinas, España, que ya en 1748 había considerado como parte de sus dominios el archipiélago haciendo entonces una advertencia al Almirantazgo inglés, al que hizo desistir de un proyecto de exploración por la zona de las islas, reclamaba ahora ante Francia por la ocupación dirigida por Bougainville. Como resultado de esa reclamación, Bougainville entrega *Puerto Luis*, por orden del gobierno

de Francia, a los representantes del Rey de España, cobrando en concepto de indemnización por todas las realizaciones y materiales de navegación con que contaba en la isla, la suma de 618,108 libras. En su libro "Viaje alrededor del Mundo" dice Bougainville: "España reivindicó estas islas como una dependencia del continente de la América meridional; y habiendo sido reconocido su derecho por el Rey, recibí orden de ir a entregar nuestro establecimiento a los españoles".

"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 navios, bateles, mercaderías, armas, municiones de guerra y de boca que componían nuestro establecimiento, este monarca tan justo cuanto 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."

Así terminó en las Malvinas la actuación de uno de los más notables hombres que había pisado esas islas: hombre de empresa, soldado y navegante, en quien había además una pasión por aportar nuevos útiles datos a la ciencia, habiendo publicado en París el resultado de sus viajes, con las observaciones hechas conjuntamente con su médico M. de Comercon. Fué hombre de no corta vida. Nació y murió en París: 1729-1811.

El reconocimiento de la soberanía de España, por parte de Francia, hacía prever la acción futura, que debía emprenderse contra los ingleses que como intrusos en las islas no podían ser tolerados por España. "Su Majestad ordena que no permita establecimientos ingleses y desaloje a la fuerza a los existentes si no acataran su intimación conforme a la ley", decía la orden fechada el 25 de febrero de 1768. Y así fué que tres años después de la entrega de *Puerto Luis* por los franceses, el gobernador de Buenos Aires, Bucarelli, ordena una expedición militar hacia las islas. En consecuencia, el 8 de mayo de 1770, zarpan cinco fragatas de Montevideo, al mando del capitán Juan Ignacio Madariaga, con 1,500 hombres de combate. Esta expedición, una de las más importantes y serias de la historia que se relacionan con la seguridad continental tan invocada en nuestros días, y con la heredad territorial de España en el nuevo mundo, llega a *Puerto Egmont* el 10 de junio de 1770, e intima a los ingleses a evacuar las islas, por exigirlo así los derechos sobre las Malvinas de la Corona de España. Como resultado, la isla *Saunders* es abandonada por los ingleses, y tal como en el caso del *Puerto Luis* de los franceses, se hace un inventario de los bienes abandonados. Pero esta vez no se termina el pleito con una gestión de pago por esos bienes. El imperio se siente ofendido por la forma en que España restablece y hace respetar su soberanía, y exige reparaciones. Carlos III que había hecho sentir bien a fondo su voluntad en defensa de los derechos de España, no podía ni debía ceder ante la exigencia de Gran Bretaña. La orden de Bucarelli y la misión cumplida por Madariaga, eran un ejemplo para el mundo de cómo no debe permitirse que la falta de respeto al patrimonio territorial ajeno se convierta en principio de moral política internacional.

Digamos que ya entonces, la Corona de S. M. C. procedía conforme a lo que debía ser y hoy es la ley de las naciones, basada en el respeto de las soberanías, sin cuya existencia es imposible la existencia de los Estados, y el mantenimiento de la paz en el mundo.

Digamos también que esta empresa por hacer valer un principio, en el caso de las Malvinas, era digna de la España descubridora y fundadora, la que no podía permitir ni escuchar alegaciones de incursores sin mandato que pretendieran obligarla a renunciar a las islas que formaban parte del nuevo mundo que estaba bajo su dominio, mundo en el que ella se jugaba su destino como nación, como pueblo y como raza.

Pero los ingleses no se avinieron a aceptar la posición de doctrina en que se colocaba Carlos III. Los incursores en dominios ajenos abundaban libremente en la época, bajo abierta protección. Se prepara entonces la guerra entre Inglaterra y España por la posesión de las Malvinas. Francia, que había reconocido plenamente los derechos de España, es solicitada por ésta para una ayuda contra el Imperio, pero Francia niega la ayuda solicitada al mismo tiempo que sugiere a España la necesidad de un arreglo con Inglaterra. Comenzan las tratativas cuyo final no podía predecirse. Se encuentra por fin la fórmula y España sacrifica el gesto mejor de sus servidores, funcionarios y soldados, desautorizando al gobernador Bucarelli. Pero al dar esa satisfacción al honor inglés, dejaba constancia para anular toda pretensión futura del Imperio, de que esta fórmula de solución del conflicto, estipulada en Convenio "no puede ni debe afectar en nada la cuestión del derecho anterior de soberanía de las Islas Malvinas". Apar-



# Visión Geográfica de las Islas Malvinas

Las Islas Malvinas se extienden entre los paralelos sur 51 y 53, y entre 57 y 62 grados de longitud Oeste del meridiano de Greenwich. Un canal que lleva el nombre de San Carlos en unos mapas y Falkland en otros, divide a las islas en dos regiones, una del Este y otra del Oeste, casi iguales en extensión pero bien diferentes en fisonomía. Centenares de islas pequeñas rodean a las dos islas grandes que constituyen aquellas regiones, todas ellas formadas de rocas o de esquistos pizarrosos, siendo desprovista de vegetación arbórea.

La superficie total de las islas se estima en 16.384 kilómetros cuadrados. Las referencias sobre las características de las Malvinas abundan en las crónicas del pasado.

Entre las "circunstancias más notables que se advierten en dicha isla", anota Alsedo y Herrera en "Piraterías etc. etc. en la América Española, desde el siglo XVI al XVIII..." (Biblioteca Nacional, Nº 5.644) cosas como éstas:

Lo que en las Malvinas consideraban de utilidad se reducían a tres puntos: "Primeramente, el puerto para refugio y refugio de nuestras embarcaciones en estos mares; el pasto para la subsistencia y cría de todo ganado campestre, pero no para el menor y doméstico; tercero, el clima que en medio de su notable desatención parece a propósito para la conservación de víveres y aún para el sales de carnes".

"Los tiempos dominantes son vientos tempestuosos y tenaces que por lo general no salen del tercero y cuarto cuadrante"; "frió casi continuo aunque menor del que corresponde a la expresada latitud".

"Rara vez hay tempestad de truenos". "El clima, no obstante su intemperie, no es malsano para los robustos, pero sí molesto y arriesgado para los achacosos. En toda la isla no se cría insecto ni animal que perjudicase o que incomodase. Ningún animal muerto se corrompe ni exhala olor... El estiércol jamás fermenta como en otros países; cuando más la mutación no pasa de pasmo o disipación".

Estas informaciones proceden de un oficial francés, con autoridad en la isla.

Alsedo también publica el informe del oficial español, a cuyo cargo quedó la isla, y quien, en fecha 20 de marzo de 1768, después de referirse a la *boga* y al *pez rey*, de las Malvinas dice entre otras cosas lo siguiente: "Lo que hay con mucho exceso es caza; pues es orror las que se matan, particularmente *becacinas*, y otros grandes como pavos, que en España se llaman *gansos*, y aquí los franceses les an bautizado con el nombre de *abutaradas*, y no hay duda que es comida delicada; con ella suplimos la falta de carne fresca".

"Hay muchos leones marítimos y lobos de la misma especie... También abunda esto de unos *pájaros niños*, (se refiere a los pingüinos) que más se pueden llamar diablitos: son animales anfíbios, y los franceses habiéndolos comido, dicen que saben a *domitos*".

Como descripción de las islas no hemos leído libro alguno que pueda superar en acopio de datos y en riquezas de colorido al de Juan Carlos Moreno: "Nuestras Malvinas" (Viaje de estudio y observación). Este libro, fruto de una visita a las islas, y escrito por encargo de la Comisión Nacional de Cultura (la tercera edición es de 1944) "ha venido a remover un terreno semiabandonado y a cubrir la necesidad imperiosa de reflejar con fidelidad los valores económico-sociales y político-militares del archipiélago argentino." (!)

A través de la lectura del libro de Moreno, único argentino de nuestro tiempo que ha pisado las Malvinas en viaje de estudio, burlando en cierto modo, si se quiere, la ocupación ilegítima de Gran Bretaña, haremos una síntesis fisonómico-geográfica de las islas:

**Malvina Este:** "Está provista de mejores tierras y pastos y cuenta con excelentes puertos naturales." Su monte más alto es el Asborne, de 673 metros.

**Malvina Oeste:** "Es más desolada, más arenosa y tiene cerros más elevados." Su monte Adam tiene 708 metros.

**Costas:** Altas en partes, y en otras, bajas, "con pocas riberas navegables formando profundos senos, semejantes a fiordos, que evidencian la acción de antiguos glaciares." También abundan, bordeadas de rocas escarpadas las playas de arena blanca finísima.

**Geología:** En los cerros predominan la roca, los esquistos pizarrosos y la arcilla, mientras el campo es de arena y de tierra negra y esponjosa. "El suelo es ondulado, con tendencia a formar colinas que siempre terminan en picos de piedras."

**Vegetación:** "Ningún árbol se ve en los campos, ni en los valles, ni a orillas de los arroyos de agua clara que nacen en los cerros y bajan hasta el océano." Pero en los lugares habitados "han logrado aclimatarse varias especies forestales propias de las zonas australes", y sirven de "magníficos protectores de las viviendas contra los vendabales."

"Las superficies desprovistas de piedra están cubiertas de gramináceos. En el espacio de un metro cuadrado pueden observarse de doce a quince variedades de hierbas, algunas con vistosas florecitas. Hay un trébol que produce una flor coposa y perfumada. Abunda la frutilla silvestre y el "diddle-dee" o bryuera, pequeño arbusto resinoso."

Una hierba semejante al espartillo, (*festuca fiabellata*) y que alcanza hasta a dos metros de altura, sirve de alimentación eficaz para el engorde de la hacienda. "En la Patagonia, sólo en la Isla de los Estados se ve esta hierba singular."

**Clima:** Frío, seco y saludable. "La transición del invierno al verano no es brusca ni pronunciada."

**Vientos y lluvias:** Los primeros, son intensos, y fastidian en el campo, pero no al amparo de los cerros. Las segundas son frecuentes; "puede decirse que día de por medio hay precipitaciones pluviales", pero son "más bien lloviznas que a nadie molestan". "En un mismo día puede caer agua varias veces y en cada intervalo aparecer el sol."

**Piedras para construcción:** Para este fin, existen grandes canteras que rinden material apropiado.

**Producción agrícolas:** Las tierras de las islas no se prestan, con el clima nada propicio, para el desarrollo intensivo de la agricultura. La avena no llega a espigar, debido a la baja temperatura, en cambio rinde bien la papa, el repollo, la col, la cebolla y la remolaca, y crecen en forma silvestre: el apio, la frutilla y el berro.

**Turba:** Es un combustible natural que suple la falta de carbón y leña, siendo su caloría igual a la de la leña. Es abundante y es de fácil preparación para el uso.

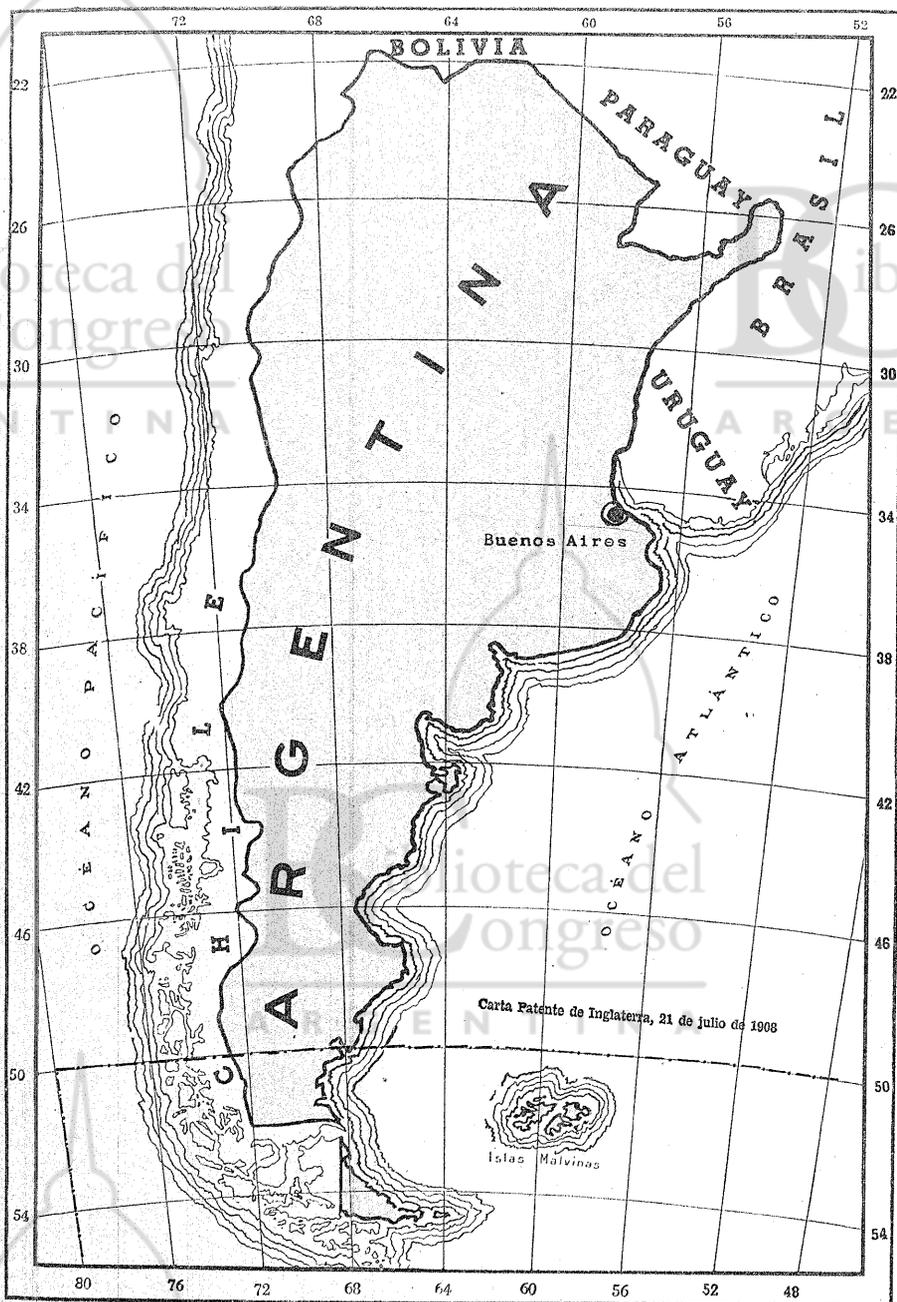
**Ganado:** Las islas son aptas para la cría de ovejas, especialmente la de cruce Merino. "Las primeras ovejas de raza Merino introducidas en la Patagonia fueron importadas de las Malvinas en 1885." También son aptas para el ganado vacuno, caballo, porcino y cabrío.

**La fauna:** La propia de la región es la marítima, y la costera de mar constituida por la ballena, los lobos marinos y los pingüinos. Abundan al mismo tiempo las focas y los pájaros marinos. En cuanto a los pájaros, dentro de las islas "prosperan en forma extraordinaria patos de distintas clases, gaviotas, petreles, abutaradas, becacinas, cercetas, caranchos, cuervos, zorales y hasta gorriones". El jabalí, el zorro y la liebre que habrían sido los animales salvajes primitivos, hoy están casi extinguidos.

Hasta aquí va la síntesis de la visión geográfica que ofrecemos de las Malvinas, gracias a la Comisión Nacional de Cultura, de Buenos Aires, que encomendara la noble tarea de estudio y observación a Juan Carlos Moreno, en cuyo libro, al que nos hemos referido más adelante, encontrará el lector la más vívida expresión de la realidad de las Islas.







Con la línea en negro, de punto y raya, que corresponde a la "marcación" hecha por Inglaterra en 21 de julio de 1908, se pretendía que también correspondían a la soberanía de Gran Bretaña, a más de las islas Malvinas, parte del territorio continental argentino, abarcando una gran zona de Santa Cruz y toda la Tierra del Fuego. Naturalmente, la raya pudo vivir solamente sobre el papel. Nueve años después de esa "marcación", Inglaterra rectificó su Carta Patente y creyó prudente liberar de su línea demarcadora el territorio continental sur de la Argentina. Absurdos como este verdadero absurdo histórico, poli-

tico, jurídico y geográfico, son los títulos invocados por Gran Bretaña para pretender derechos sobre el sector antártico argentino.

La Carta Patente del 28 de marzo de 1917 ya no incluye a parte del territorio de Santa Cruz y la Tierra del Fuego como zonas del dominio británico; tampoco, justicieramente, incluye a las islas Malvinas, pero continúa con la ocupación de éstas, iniciada por la fuerza en 1832, de modo que Inglaterra al "renunciar" a sus pretensiones en el territorio continental, sigue "contentándose con las islas Malvinas, las Georgias del Sur, islas Sandwich del Sur y todo el sector antártico argentino-chileno.

# LA PROTESTA DEL GOBIERNO DE LAS PROVINCIAS UNIDAS DEL RIO DE LA PLATA

El 24 de Enero de 1833, el ministro Manuel V. de Mara daba cuenta a la Honorable Sala de Representantes de la Provincia de Buenos Aires, de "la nueva escandalosa agresión que ha cometido sobre las Islas Malvinas un comandante de la marina inglesa, más notable aún por las reciprocas relaciones de amistad y de comercio entre ambos Estados, que la que en el año anterior cometió otro comandante de marina de una Nación amiga, la E. U. de la América del Norte".

El Gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata encomendó luego a su Ministro en Londres, don Manuel Moreno, la protesta ante el Gobierno británico, reclamando la restitución de las Islas, y exigiendo al mismo tiempo la reparación de la injuria y de los perjuicios causados.

La contestación británica a esta protesta ciude toda discusión de fondo, y en vez de señalar en qué se funda su derecho a la soberanía sobre las Malvinas, alega que el almirante de Puerto Egmont fué el vencedor de la Declaración y la Contra-Declaración entre S. M. Británica y la Corona de España.

He aquí el texto de la protesta y reclamación Argentina:

El suscripto Ministro Plenipotenciario de las Provincias Unidas del Río de la Plata, tiene el honor de dirigirse a Su Excelencia el Visconde Palmerston, Principal Secretario de Estado de los Negocios Extranjeros, la presente Memoria y la Presente Protesta contra los actos del Gobierno Británico, quien se ha amparado de la posesión y soberanía de las Malvinas, de otro modo llamadas Islas Falkland, y ha despojado, por la fuerza a las Provincias Unidas de una parte de su territorio.

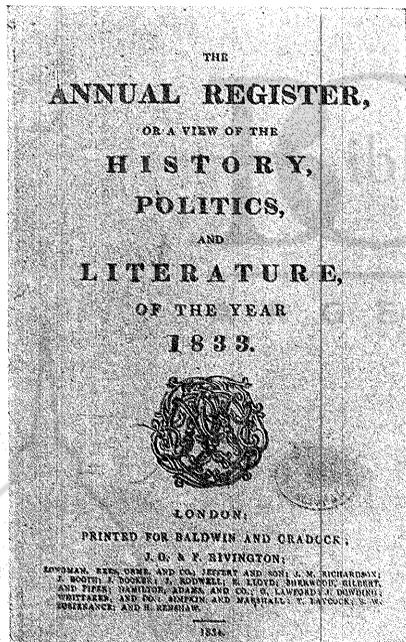
Pero antes de haber recurrido a los medios de defensa de los derechos soberanos de su gobierno, el suscripto ha tenido el honor, el 24 de Abril último, de suplicar que el Gobierno de Su Majestad quisiera bien informarle si realmente había dado órdenes para que se expulsara de las Malvinas la guarnición Bonaerense, así como lo ha pretendido, el Capitán Onslow, de la corbeta de Su Majestad la *Clio*; como así también si él ha autorizado y quería reconocer la declaración supuesta de haber sido hecha, relativa al derecho de posesión de las Islas. Puesto que, a la legada de la correspondencia de Buenos Aires, datada del 14 de Enero, se había conocido por cartas particulares que fueron insertadas en los diarios de Londres, que la guarnición de Buenos Aires y los colonos de las Malvinas, así como un navío de guerra, la *Sarandí*, estacionado en esta parte de la República Argentina, habían sido obligados a retirarse por la fuerza bajo una orden del dicho Capitán Onslow, quien ha declarado que iba a tomar, y tomó en efecto, posesión de las Islas en nombre de Su Majestad Británica, a pesar de la discusión pendiente.

Una explicación de esta especie era tanto más necesaria, por la circunstancia de no haber recibido el Gobierno de la República Argentina ninguna notificación del hecho, exceptuando la que conoció por casualidad a la legada a Buenos Aires, el 15 del mismo mes de Enero por la guarnición y los colonos que habían sido expulsados de manera tan sorprendente; y su legación en esta corte no ha tenido otra información de las intenciones del gobierno de Su Majestad que la que fué dicha verbalmente por una de las personas principales del departamento de negocios extranjeros, quien declaró al suscripto que instrucciones relativas a la discusión estaban a punto de ser dadas al nuevo ministro nombrado en Buenos Aires, Mr. Hamilton, quien no había aún salido de París.

Su Excelencia Lord Palmerston respondió, el 27 del mismo mes de Abril, "que el comandante de la *Clio* no había sino ejecutado las instrucciones, dadas por el gobierno de Su Majestad al Almirante Baker, quien últimamente mandaba en jefe la estación de la América del Sur; que este Almirante tenía órdenes de enviar un navío de guerra a las Islas Malvinas, para ejercer allí los antiguos e incontestables derechos de soberanía que (según su Excelencia) pertenecían a su Majestad y actuar en dicho paraje como en una posesión de la corona de la Gran Bretaña; y que por consecuencia de estas mismas órdenes, en el caso de encontrarse en esas Islas personas extrañas o fuerzas militares que desconocieran la soberanía de su Majestad, al comandante del navío de guerra, debía requerir a esas personas y fuerzas militares de retirarse, debiendo también procurarles los medios de hacerlo.

La nota de su Excelencia Lord Palmerston termina diciendo "que las instrucciones expresadas fueron comunicadas por el Almirante Baker a la legación de su Majestad en Buenos Aires".

Entre tanto esta información transmitida a la legación de su Majestad debió ser comunicada al gobierno de la República Argentina, para evitar que fuese despojado de improvisto como debía suponerse según la amistad existente entre las dos naciones y las deferencias ordinariamente observadas entre poderes soberanos, y es muy penoso hacer notar que la legación Británica no lo haya comprendido de esta manera; desde que ella no ha dado ninguna información al respecto y aun más que la haya denunciado o negado que tuviese que comunicar. Por la correspondencia recibida en el mes de Mayo último, parece que el 16 de Enero, dos días



Reproducción fotográfica de la primera página de "The Annual Register", en cuyo volumen 75, correspondiente al año 1833, en la página 371 se lee la reproducción de la comunicación pasada con fecha 24 de enero de 1833, por Juan Ramón Balacear y Manuel Vicente Marza a la Sala de Representantes de las Provincias Unidas, informando del ataque sorpresivo de Inglaterra. La información continúa en la página siguiente dando el texto de la intimación de S. E. Onslow, comandante de la *Clio*, a la guarnición argentina de las Malvinas, y luego el de las notas cambiadas entre el gobierno de las Provincias Unidas y Encargado de negocios británico Philip G. Gore, diciendo éste no poder contestar al gobierno de Buenos Aires por carecer de instrucciones.

Así quedó registrado el ataque a las Malvinas en un libro inglés, correspondiente al mismo año del ataque, con la particularidad de que al mencionar las Islas el libro no llama *Falkland* a las mismas sino *Malvinas* (Biblioteca Nacional, N° 1260).

En este mismo órgano anual oficial se reconoce implícitamente la soberanía argentina, al comentar el conflicto argentino-portugués en estos términos: "...La República (Argentina) estuvo en cierto peligro de colisión con los Estados Unidos a causa de que un navío de guerra americano destruyó un establecimiento perteneciente a la República", etc. etc.

después del regreso de la guarnición en la rada de la capital, el ministro de relaciones exteriores de la República comunicó oficialmente al encargado de negocios de su Majestad "que acababa de instruirse que el comandante de la corbeta de guerra *Clio* había tomado posesión del puerto de la Soledad, en las Malvinas y que había enarbolado el pabellón Inglés donde flotaba anteriormente el de la República Argentina; que este acontecimiento inesperado había afectado profundamente al gobierno de Buenos Aires; y aunque no hubo ningún pretexto para justificar esta conducta, entretanto está persuadido de que el encargado de negocios, a quien se dirige, debe tener conocimiento del motivo que haya ocasionado un acto que comprometa los derechos de la República, y le suplicaba de darle las explicaciones necesarias".

Por su parte el Encargado de negocios expresaba claramente en la nota del 17 de Enero 1833, que "no había recibido instrucciones de su corte para poder contestar a este respecto al gobierno de Buenos Aires" *he had not received instructions from his court to make my communication to the government of Buenos Ayres upon that subject.*

En la ausencia de toda explicación anterior o subsiguiente sobre el acto de despojo, el gobierno de Buenos Aires se ocupó de verificar el hecho por los dichos de los oficiales expedidos de cuyos términos resulta, que, el 14 de Enero de 1833, la corbeta de su Majestad, la *Clio*, comandada por J. Onslow, hizo anclas en el puerto Luis de la Soledad de Malvinas, y tres horas después del mediodía fué a bordo del navío de guerra la *Sarandí* e intentó a su

comandante que venia a tomar posesión de las Malvinas, como pertenecientes a la corona de su Majestad: que tenía órdenes terminantes de enarbolar la bandera inglesa dentro de las veinticuatro horas, así como lo había hecho en otros puestos de las Islas, y pedía perentoriamente que al día siguiente la bandera de la República fuese retirada: que el comandante de la Sarandi rehusó esta imposición, protestando contra este insulto y violación de los derechos de la República que resuelto a no ceder sino ante una fuerza superior, prohibió a los habitantes de la Isla retirar el pabellón de la República Argentina; y en fin, el día siguiente a las nueve de la mañana, tres chalupas armadas, con soldados y marineros desembarcaron de la *Chlo* en Puerto Luis; y después de haber fijado un palo mástil sobre la habitación de un inglés a cierta distancia de la casa de la gobernación, enarbolaron allí la bandera inglesa, y descendieron después por sus propias manos la de la República.

Para tener una idea exacta de la cuestión así renovada relativa a la soberanía de las Malvinas, es esencial dividir la historia en tres partes distintas.

- 1.º Su descubrimiento original, hecho o no simultáneamente por diversas naciones europeas.
- 2.º Su ocupación efectiva desde 1764 hasta 1774; y la disputa que se siguió entre España e Inglaterra.
- 3.º Su estado después de terminada esta disputa y bajo qué soberanía incontestable han permanecido hasta ahora, es decir sesenta años después.

Esto conduce naturalmente a la cuestión de si la corona de la Gran Bretaña ha sido y es investida del derecho de soberanía sobre las Malvinas o bien si ese derecho ha sido y es de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

La historia de las Malvinas es una de las más simples y más auténticas que se conocen; y entretanto, sea porque se relaciona a tiempos en los cuales prevalecía la manía de los descubrimientos de países lejanos y despoblados sea porque las nuevas posesiones fuesen adquiridas sobre débiles principios y sin reglas en una época en la cual las leyes internacionales eran todavía tan imperfectas; o sea en fin, que el vivo aunque efímero interés proveniente de una antigua disputa, haya podido dar lugar a tradiciones erróneas y a prejuicios nacionales, la cuestión ha sido interpretada algunas veces de una manera extraordinaria, y enteramente opuesta a lo que se debía esperar de la evidencia de documentos públicos de una suficiente autenticidad y fáciles de procurar. Aún se han deslizado errores geográficos: Puerto de la Cruzada o Port Egmont o el Puerto de la Soledad, etc. y además se ha tomado una porción de las Malvinas, y no la más grande por su totalidad.

Se ha pretendido algunas veces, que el primer descubrimiento de un país, hasta entonces desconocido hecho por hombres civilizados y cristianos, sea debido al azar o de otra manera, daba derecho a la soberanía sobre la tierra nuevamente vista, a la nación a que pertenecían los navegantes, o las personas que se atribuían ser los primeros descubridores.

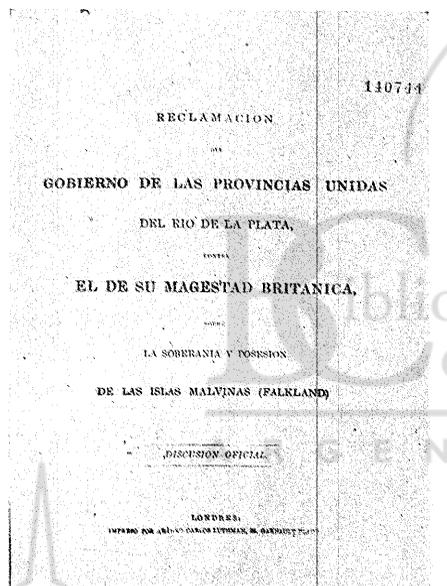
Este modo de apropiación de un territorio, en virtud de una vista casual era demasiado objeto de interminables disputas; porque era casi siempre imposible decidir sobre las pretensiones de diferentes naciones europeas, con razón ha dejado de considerarse como justo título de dominio; y aunque se ha ensayado remediar las incertidumbres observando ciertas formalidades en la toma de posesión tales como el ceremonial militar de desembarcar bajo salvos de cañón; enarbolando los colores nacionales, erigiendo cruces o dejando otros recuerdos; los mismos inconvenientes o incertidumbres se presentaban hasta que al fin por un arreglo que se puede decir universal y más conforme a los principios de la razón y de la filosofía, se convino que para establecer un derecho de dominio el hecho accidental de un descubrimiento, o de una posesión momentánea era insuficiente. Este debe ser un establecimiento formal y tranquilo, habitado y cultivado.

Relativamente a este principio, un publicista moderno dice: "El simple hecho de haber sido el primer descubridor o visitador de una isla, etc. y en seguida abandonada, parece insuficiente, aun la misma confesión de las naciones, tanto que no se haya de dejar trazas permanentes de posesión y de voluntad, y no es sin razón que se ha disputado a menudo entre las naciones, como entre los filósofos, que sus cruces, pedruzcos, inscripciones, etc., son suficientes para adquirir o para conservar la propiedad exclusiva de un país, que no se oculta. (De Martens - Précis du droit des gens modernes de l'Europe).

Así no es de gran importancia hoy día saber cuál fue la nación que primero descubrió las Malvinas, así como ellas son llamadas por los franceses y los españoles, y Falkland por los ingleses; Sebal y Gihbel de Wert por los holandeses y Pepsy por otros; puesto que ni el descubrimiento, ni el nombre por sí solos pueden servir para decidir ni comprobar nada que se relacione a la soberanía y a la posesión de estas Islas.

Pero, si este punto era de menor interés, y si había algún indicio para esclarecerlo, todas las probabilidades concurren a atribuir a los españoles el derecho de ser los primeros en haberlas descubiertas.

Está reconocido que Fernando de Magallanes al servicio de España y quien dió su nombre al estrecho que



Reproducción fac-similar de la publicación hecha en Londres en 1841, que contiene el texto de la Reclamación Argentina, en español, francés e inglés, acompañada de un plano de las Islas Malvinas que reproducimos también en esta obra. (Biblioteca Nacional, N.º 140744).

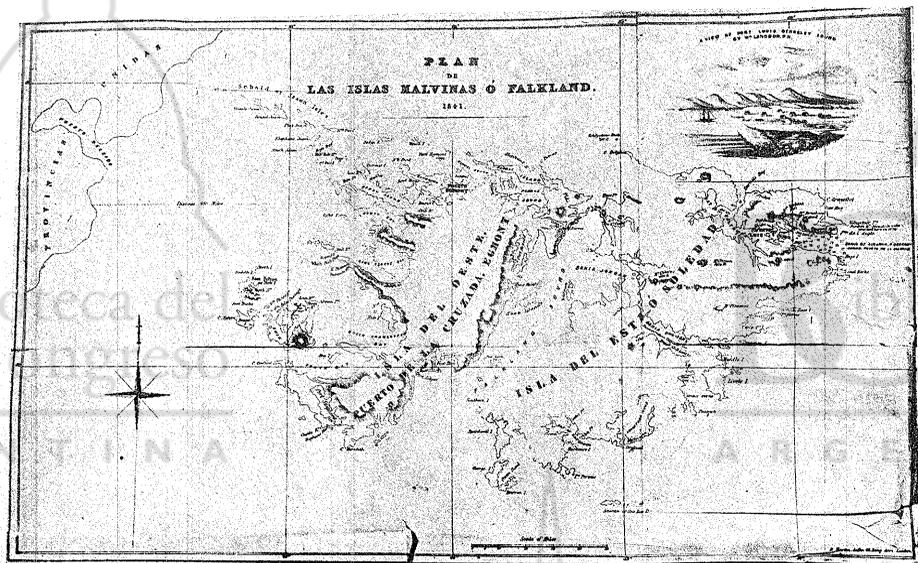
está en la extremidad de la América del Sur y la separa de la Tierra del Fuego, ha sido el primer navegante que ha visitado esas regiones; y que fué en Octubre de 1520, mucho tiempo antes del descubrimiento del Río de la Plata, y solamente veintisiete años después del descubrimiento del Nuevo Mundo por Colón. Magallanes debe haber visto las Malvinas, y no habría querido ciertamente despreciar las formas usuales de esta naturaleza para caracterizarlas como el fruto de sus trabajos en honor de su soberano. Ocho años después el español Loiza pasó el estrecho y fué seguido por navegantes de la misma nación —Alcorzaba en 1535— Villalobos en 1549, y otros. Pues durante más de un siglo el viaje al mar Pacífico se hacía por el estrecho de Magallanes; y esta navegación, que estaba enteramente bajo el poder de España, entonces dueña exclusiva de Chile y del Perú, debe haber ofrecido a sus marinos frecuente ocasión de explorar las islas en cuestión, que se hallaban situadas sobre su ruta.

Sir Francisco Drake, al servicio de Inglaterra, entró en el estrecho en 1578. Es a él, que se atribuye el descubrimiento del Cabo de Hornos, y podría también haber visto las Malvinas. Por lo demás estas observaciones dejan en tan grande incertidumbre que 100 años después, el célebre capitán Cook, durante el segundo viaje, de descubierta en el año 1774, no tenían aún una idea exacta de la configuración del Cabo y no sabía si formaba parte de la Tierra del Fuego. La opinión general ha establecido que Jacob Lemaire, al servicio de la República Holandesa, ha sido el primero que descubrió el Cabo de Hornos; su viaje se realizó en 1616.

Si los escritores ingleses han procurado atribuir a Dawis, compañero de Cavendish, el descubrimiento accidental de las Malvinas en 1502, bajo el reinado de la Reina Isabel, y hacen notar que dos años después, fueron visitadas por Sir Richard Hawkins, quien las denominó Maidenland, en honor de su soberana: no es menos incontestable que este fué un acto tan transitorio, que en 1508 los Estados de Holanda creyeron haberlas descubiertas de nuevo, y las llamaron Islas de Sebal de Wert, en honor del almirante de esta expedición.

La Francia, ha disputado también el honor del primer descubrimiento, por medio de navíos enviados al efecto de Saint Malo desde 1700 hasta 1708. Estos viajeros dieron a las islas el nombre de Malouines o Malvines, nombres con el cual aparecen en todas las cartas marinas que no sean inglesas y no queda la menor duda de que fueron los franceses los primeros que tomaron posesión en forma; quienes allí fundaron los primeros establecimientos, y quienes han sido también los primeros en habitarlos.

En cuanto al descubrimiento primitivo, queda por desarrollar dos opiniones respetables, la primera, la del señor Bougainville, jefe de la Colonia Francesa en las Malvinas, quien en la historia de su segundo viaje hace esta observación: "Creo que el



Reproducción reducida del mapa de las Islas Malvinas que acompaña a la publicación hecha en Londres en 1841, del texto de la Reclamación Argenti-

na, y cuya reproducción fac-similar de página también aparece en esta obra. (R. Marli, Litho, 26, Long. Acre, London).

primer descubrimiento debe atribuirse al famoso navegante Américo Vespucio, quien en el tercer viaje que hizo para descubrir la América, visitó sus costas septentrionales en 1502. En verdad que no constató si formaban parte de una isla o del continente, pero la ruta que siguió, por la latitud a que llegó, y aún por la descripción que da de la isla, no es difícil constatar que era una de las Malvinas.

La segunda opinión es la pronunciada en *The British Naval Chronicle* de 1809 la cual pretende que: "aunque el descubrimiento de las Malvinas haya sido atribuido a Dawis, es muy probable que hayan sido vistas por Magallanes y otros que le han seguido".

Para terminar aquí la controversia, es decir, si algún gobierno pudiera alegar con justicia otro título a las Malvinas que el primer descubrimiento no apoyado de posesión actual, es evidentemente el de España; durante el lapso de tiempo de que se trata es la única potencia que puede justificar de cierta manera sus derechos, al considerar como puntos accesorios al continente, y por consecuencia indispensable a su seguridad; pues era más razonable para la España conservar estos puntos contiguos a sus costas americanas que ceder sus derechos a otra potencia separada por tres mil leguas de mar. Al menos las Malvinas, hasta podrían ser consideradas como sin poseedor, *res nullius*.

Y además, se infiere de lo antedicho que no existe verdaderamente una prueba positiva ni aun de conjeturas de que los navegantes ingleses hayan sido los primeros descubridores de estas Islas.

Después de haber terminado el primer punto de estas investigaciones: es decir el descubrimiento primitivo de las Malvinas no seguido de ocupación, pasaremos el segundo que es: su posesión formal desde 1764 a 1774 y la consiguiente discusión entre España e Inglaterra. De un título dudoso e incierto, el del primer descubrimiento, pasamos a uno real, firme y manifiesto, el de primera posesión; y aquí ocurre comprobado de manera auténtica que quienes formaron el primer establecimiento europeo, y tomaron la primera posesión fueron los franceses.

M. de Bougainville, coronel de infantería y capitán de la marina francesa, ha sido el primer fundador de una colonia en las islas con permiso y autorización de Luis XV. Se hizo a la vela en St. Malo, el 15 de septiembre de 1763, y llegó a las islas el 3 de febrero de 1764. Las encontró entonces enteramente inhabitadas y sin el menor indicio que indicara que hubiesen sido jamás cultivadas. Habiendo hecho construir habitaciones para los colonos, así como un almacén y un pequeño fuerte sobre la isla más oriental, la cual fué llamada *Port Louis* o *Port de la Soledad des Malvinas*, hizo erigir el 17 de marzo, un obelisco a cuyo pie fué depositada una medalla de su soberano, llevando una inscripción conmemorativa de este acontecimiento. Volvió a Francia a pedir

nuevos recursos para la empresa así comenzada, y en los primeros meses de 1765, visitó de nuevo la colonia que continuaba prosperando sin ser inquietada, hasta que al fin recibió órdenes de su corte de hacer su entrega a España; y fué en su tercer viaje a las Malvinas, en 1767, que cumplió esa orden. Los detalles de todas las circunstancias están desarrolladas en la obra de este oficial, titulada: "Voyage autour du monde par la Frégate du Roi la Boudese, et la Flûte l'Etoile, en 1766, 1767, 1768 y 1769. Paris, 1771".

La España que se había quejado del establecimiento, francés en las Malvinas lo que consideraba como una usurpación, no mostró menos su respeto por el principio de posesión, y el título de primer ocupante (favor possessionis) de que estaba investido el gobierno francés; y la cesión de la Colonia no fué negociada sin que una considerable suma fuese estipulada como indemnización. El pago se constata en un recibo firmado por M. de Bougainville y fechado el 4 de octubre 1766.

Por esta pieza M. de Bougainville reconoce haber recibido de España seiscientos dieciocho mil sesenta y ocho libras, trece sueldos y once dineros, para reembolsar a la compañía de St. Maló sus gastos de la formación de sus establecimientos en las Malvinas; y es importante notar que más de la mitad de esta suma, — o sea 65,625 duros — fué recibida en letras de cambio pagadas por la tesorería de Buenos Aires.

En el mismo tiempo se envía de Inglaterra, en donde se quería aparecer no tener conocimiento de la colonia francesa, al comodoro Byron, en 1765: un año después del establecimiento de Port Louis, para apoderarse de las islas, en nombre de su Majestad Británica; pero este oficial se limitó a repetir algunas ceremonias de poca importancia, para establecer pretensiones sobre el Puerto Egmont. En 1766 fué reemplazado por el Capitán Macbride, quien desembarcó en este punto con una fuerza militar y edificó un fuerte. Así es un hecho evidente que la llegada de ésta, bajo las órdenes del capitán Macbride, a una de las Malvinas, es la época en la cual comienza la ocupación por los ingleses; y que esta época era posterior a la toma de posesión por los franceses. En estos términos, los franceses habíanse adelantado dos años al establecimiento de los ingleses, no solamente fijando banderas y por salvas de artillería, sino por habitantes, habitaciones y cultivos de la isla. Así el hecho apoyado por la prueba histórica más completa, y más precisa, y aún por las autoridades inglesas, es que la primera posesión pertenece incontestablemente a los franceses.

La manera como las partes pretendientes se condujeron (la Inglaterra y la Francia) está indicada por el testimonio de M. de Bougainville, en su obra ya citada capítulo 3, págs. 52 y 53 en la cual dice: "Entretanto, como acabamos de decirlo, el comodoro Byron que vino en el mes de enero 1765, a reconocer las islas Malouines, había abordado al oeste de nuestro establecimiento, en un puerto llamado ya por nosotros Port de la Croisade, y había

tomado posesión de estas islas para la corona de Inglaterra, sin dejar allí ningún habitante. Fue recién en 1766, cuando los ingleses enviaron a establecerse una colonia en el Puerto de la Cruzada, que ellos habían llamado Port-Egmont; y el Capitán Macbride, comandante de la fragata Jason, vino a nuestro establecimiento a principios de diciembre del mismo año. Pretendía que estas tierras pertenecían al Rey de la Gran Bretaña, anuzado invadir por la fuerza, si se obstinaba en rehusarle; hizo una visita al comandante, y desplegó velas el mismo día."

"Tal era", agrega el "el estado de las islas Malvinas cuando las devolvimos a los españoles, cuyo derecho primitivo se encontraba apoyado todavía por el que nos daba incontestablemente la primera habitación".

La corte de España nombró a Don Felipe Ruiz Puente para recibir de las autoridades francesas a las Malvinas, y en virtud de la convención ya mencionada, y en virtud de órdenes transmitidas al efecto por Su muy Cristiana Majestad. Puente anunció su llegada al gobernador de Buenos Aires Don Francisco Bucarelli, en un despacho del 25 de abril 1767. Previendo así que el 27 de mayo, la sesión se haría con las formalidades ordenadas. Después que los españoles se instalaron en el dominio y posesión de esta colonia francesa con la sanción de sus fundadores, y el pago de un precio que les había dado todo el carácter de un contrato perfecto, no fueron menos turbados y alarmados por una intimación traída por un navío de la colonia inglesa de Port-Egmont, de que las islas pertenecían a la corona de la Gran Bretaña. Esta intimación fué respondida por los españoles, con la expresión de su sorpresa a un procedimiento que anulaba sus derechos; sosteniendo que se encontraban en las posesiones de su propio soberano y que correspondía a los ingleses el retirarse. Esta respuesta era tanto más natural, en cuanto que los españoles se habían acostumbrado desde largo tiempo, a observar que Inglaterra no había puesto jamás en duda sus derechos sobre estas islas. Un autor inglés (Miller, History of the Reign of George III) dice, que en 1744 los ingleses proyectaron un establecimiento en las Malvinas, por recomendación de Lord Anson, después de un viaje alrededor del mundo, como el paraje mejor para el establecimiento de un puerto de refresco antes de doblar el Cabo de Hornos. Diez años después, cuando el mismo Almirante Anson estuvo al frente del Almirantazgo, hizo preparativos para ejecutar su proyecto, pero el Rey de España se opuso como poseedor de las Islas. El ministerio español declaró que, si el objeto del viaje era formar un establecimiento en la isla, sería un acto de hostilidad, que daría todas las informaciones que se desearan, sin necesidad de incurrir en los gastos de una expedición para satisfacerla. En vista de lo cual, agrega este autor, los ingleses abandonaron esta empresa. Los españoles no se limitaron pues a responder en los términos observados anteriormente; pues hicieron inmediatamente amonestaciones en el establecimiento de Port-Egmont, dando instrucciones a sus enviados de protestar ante oficiales ingleses, que era contrario a la fe de los tratados venir en estos dominios sin el consentimiento expreso de su Majestad Católica. Lo que se comprueba por la correspondencia oficial de Don Felipe Ruiz Puente, en los archivos de Buenos Aires.

En fin, este altercado adquirió nuevo interés, por la expedición enviada de Buenos Aires, al comienzo de 1770, por el gobernador Bucarelli, bajo las órdenes del comandante de la real marina Don Juan Ignacio Madariaga, para expulsar la colonia inglesa de Port-Egmont; y el 1º de junio de este año, se firmó una capitulación por la cual las fuerzas inglesas, así como los súbditos, debían retirarse de la isla en un plazo indicado, lo que fué ejecutado. Les fué acordado que, hasta su partida, la bandera inglesa permaneciera izada en sus barrancas de tierra; pero debiendo dejar la artillería y el material de guerra.

Para establecer las circunstancias y los detalles de este acontecimiento, el más extraordinario en la historia de las Malvinas, y para evitar repeticiones, sea permitido al suscripto remitirse a los *State Papers*, publicado en el Registro anual de 1771 (vol. XIV, 7ª edición, en Londres 1817) en el cual se encuentra la correspondencia del comandante Madariaga; la capitulación de las tropas inglesas en Port-Egmont; la discusión que originó entre Inglaterra y España; y en fin el arreglo hecho el 22 de enero 1771, por el príncipe de Maserano embajador de España en Londres, y aceptado por el Conde Rockford, secretario de estado de negocios extranjeros de su Majestad Británica.

El gobierno inglés, resentido del insulto que le había hecho por la expulsión de su colonia de Port-Egmont, se dirigió al gabinete de Madrid pidiendo amplia satisfacción.

Las negociaciones pertinentes comenzaron el 12 de setiembre del mismo año 1770, pero por consecuencia de meditados plazos de parte del gobierno español, se hicieron en Inglaterra grandes preparativos militares, y Mr. Harris (más tarde Lord Malmesburg) recibió orden de dejar Madrid, en donde insistiera por la satisfacción pedida. Las diversas vicisitudes de este asunto son conocidas; la intervención de Francia por intermedio de M. le Comte de Guines, su embajador en Londres; las cartas de llamada expedidas a Mr. Harris, y en seguida revocadas, la llamada y en seguida la continuación del Príncipe de Maserano; las aparentes alternativas de ruptura y de arreglo; y sobre todo la irritación de la nación inglesa; Pero es esencial observar que la verdadera causa de la discusión era más bien la expulsión por las armas y la violencia, que la

soberanía de las islas. El hecho de que esta disputa terminara con la declaración hecha en nombre de España, por su embajador el Príncipe de Maserano, y fechada en Londres el 22 de enero 1771, en la cual notifió que su Majestad *habíandose quejado de la violencia cometida el 10 de junio 1770*, él había recibido instrucción de declarar, y declaraba en efecto, que su Majestad Católica había visto con desagrado esta expedición que hubiese podido alterar la paz entre las dos naciones y desaprobaba esta violenta empresa; prometiéndole tomar las medidas inmediatas para que las cosas fuesen colocadas en el mismo estado en que se encontraban el 10 de junio, y que a este efecto, su Majestad Católica daría orden de *restituir el Puerto y el Puerto Egmont*, con las artillerías, las municiones de guerra y los diferentes efectos encontrados, y reconocidos por inventario como pertenecientes, tanto a su Majestad Británica como a sus súbditos.

Por esta declaración agregaba también: "*El príncipe de Maserano declara, al mismo tiempo en nombre del Rey y su señor, que el empeño de su Majestad Católica de restituir a su Majestad Británica el Puerto y Puerto llamado Egmont, no puede ni debe, en manera alguna, afectar la cuestión de derecho anterior de soberanía sobre las Malvinas, llamadas de otro modo Islas Falkland*".

En el mismo día fué aceptada esta declaración por el gobierno de Su Majestad Británica, bajo la firma del Conde de Rockford, especificando que su Majestad Británica consideraría dicha declaración del Príncipe de Maserano, con la entera ejecución de la convención de parte de su Majestad Católica, como una satisfacción de la ofensa inferida a la corona de Gran Bretaña (véase, *State Papers* en el Registro anual de 1771, y también *De Martens*, Colección de tratados, vol. II, Declaraciones recíprocas de España e Inglaterra respecto de las Iles de Falkland 1771 a 1774).

En consecuencia, la corte de España envió, por intermedio de su Ministro Don Julián de Arriaga, al comandante de Malvinas Don Felipe Ruiz Puente, la orden real siguiente, fechada el 7 de febrero 1771:

"Atento lo convenido entre el Rey y su Majestad Británica, por una acta firmada en Londres el 22 de febrero último por el Príncipe de Maserano y el Conde de Rockford que la gran Malvina llamada por los ingleses Isla Falkland será inmediatamente colocada en el estado en que se encontraba antes de que fuese evacuada por ellos el 10 de junio del año último, le notifico por orden del Rey, que la persona comisionada por la corte de Londres, se presentará esta orden, y debéis tomar las medidas necesarias para la remisión al Puerto de la Cruzada, o Egmont, y de su fuerte y dependencias; como así toda la artillería, municiones y efectos que se hubiesen encontrado pertenecientes a la Majestad Británica y a sus súbditos, según los inventarios suscritos por George Farmer y William Malthy el 12 de Julio de dicho año, desde su partida de este puerto; de las cuales os envío conjuntamente copias conformes y originales y por mí certificadas; y que asimismo que estos dos envíos hubieran sido ejecutados en las formas debidas, haréis regresar inmediatamente al oficial y demás súbditos del Rey que puedan encontrarse en el país."

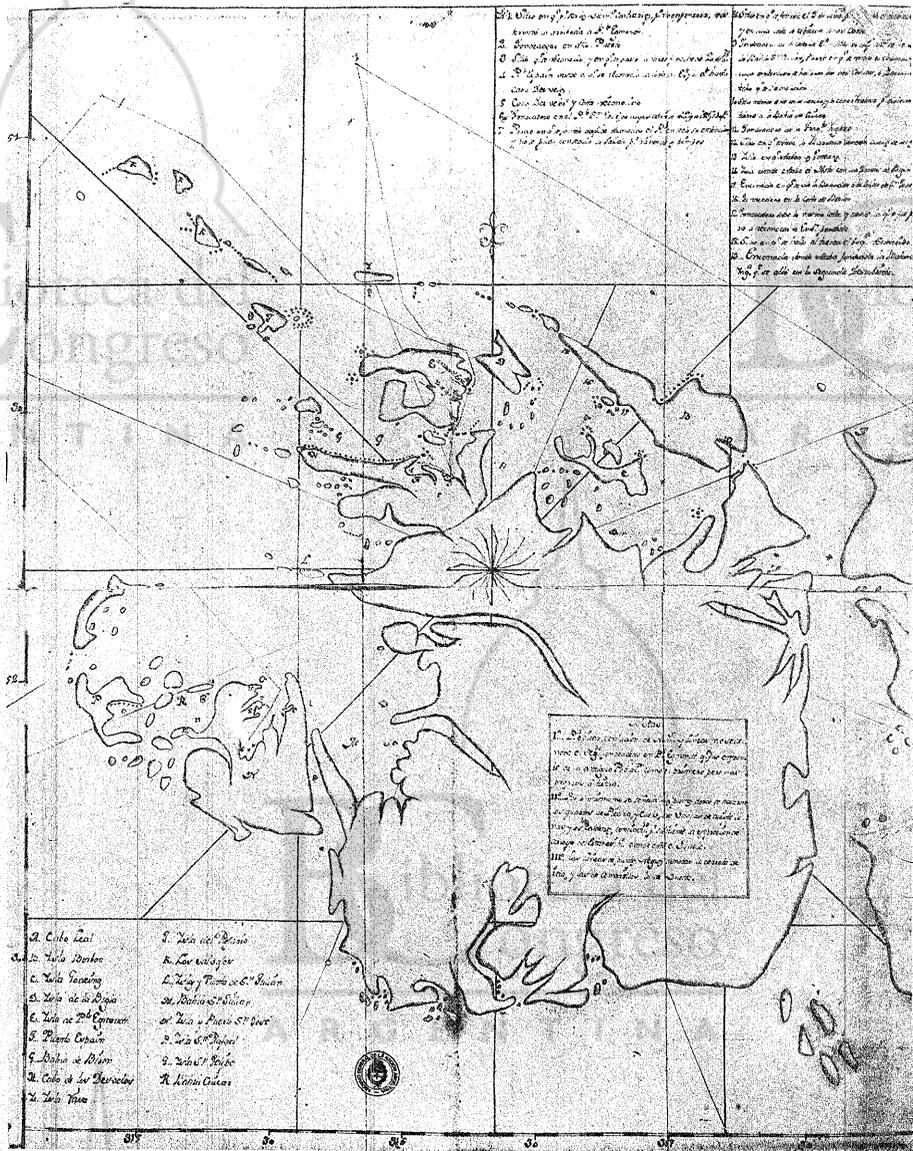
En virtud de esta orden, que fué remitida al gobierno británico, Inglaterra retomó posesión de la colonia del Puerto Egmont, el mismo año. La tesorería de Buenos Aires quedó encargada de reemplazar los efectos que se había ordenado restituir.

Así se terminaron las discusiones entre Inglaterra y España con respecto a las Malvinas o más bien dicho, al Puerto Egmont. Después de esta época no sobrevino ni quejas, ni querrelas ni sujeciones, ni violencia; y si la Gran Bretaña reinstalada en la posesión del paraje disputado, lo abandonó tres años después (en mayo 1774) fué debido a su propia voluntad; o como vamos a verlo, porque se lo dictaba su honor en razón de su compromiso contraído en la convención del 22 de enero.

Por este tratado, vemos a los ingleses en posesión de nuevo del Puerto Egmont, y plenamente satisfechos; y vemos también a los españoles poseer a su vez el Puerto Luis en el mismo archipiélago y en inmediata vecindad. Los dos poseedores uno frente al otro, se observan de cerca y se respetan mutuamente. Las islas son demasiado pequeñas para ser el dote de dos coronas; una de ellas debía prevalecer como más antigua poseedora y por tal razón la más fundada.

La simple ojeada de la convención del 22 de enero de 1771, sugiere reflexiones peculiares. En este acto solemne, el gobierno español protesta que la restitución del Puerto Egmont, no debe tener ninguna consecuencia en su perjuicio, y *reserva todos sus derechos a la soberanía de las islas*. El gobierno de su Majestad Británica, en su respuesta y su adhesión a este acto, no se opone a dicha cláusula. ¿No es esto pues admitirla y consentir la reserva de que se invistió la España? O al menos, este silencio no era seguramente el medio de oponerse o de afirmar sus derechos; y es evidente que la ocasión, y tal vez la necesidad de responder por una contra reserva, no podía ser más natural y más fácil de concebir si se consideraran todas las circunstancias del caso que se trata. Esto hace sospechar que en el fondo de esta transacción hubo algo de misterioso (1), pero al mismo tiempo de tanta importancia que influenció y decidió la naturaleza de la convención. De aquí que apenas fué

(1) Véase en este Atlas.



Entre los documentos del siglo XVIII, compulsados por Gómez Langenhelm, y que son del Archivo de la Nación Argentina, figura éste que da

una idea de la labor de reconocimiento llevada a cabo por los españoles durante el largo período de la ocupación y administración de la madre patria.

puesta al día, excitó la sorpresa y el asombro de un hombre de estado tan previsor y distinguido como el célebre Conde de Chatham, quien, el 6 de febrero del mismo año, hizo la moción de colocar a consideración de doce jueces las cuestiones siguientes.

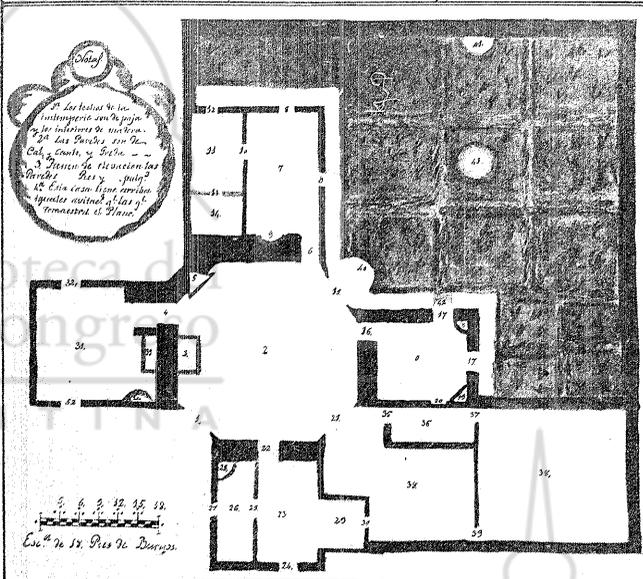
- 1<sup>o</sup> Si legalmente, la corona imperial de este reino podía conservar algún territorio o posesión de su pertenencia, de otro modo que en soberanía?
- 2<sup>o</sup> Si la declaración o el acto, relativo a la restitución a hacerse del puerto y fuerte llamado Egmont por el Rey Católico a su Majestad, bajo la reserva de un derecho de soberanía disputada, expresada en la declaración o acta estipulando esta restitución, puede ser aceptada, o puesta en ejecución, sin derogar el principio de ley invocado relativo o inherente a la dignidad de la corona de la Gran Bretaña? De otro lado hubiese sido probable que una convención que evidentemente dejaba dos jurisdicciones, opuestas sobre el mismo paraje, hubiese jamás sido hecho, o al menos destinada a perdurar?

De donde podría venir la persuasión uniforme de los historiadores y geógrafos ingleses y de otros escritores de ese tiempo, quienes concuerdan al decir, apoyándose en el mismo convenio del 22 de enero 1771, que la Gran Bretaña cedió las Islas Malvinas a la España? ¿Pueden ellos estar todos en error? ¿Es admisible que historiadores nacionales, tratando ex profeso de la restitución del Puerto Egmont a la Gran Bretaña, hubiesen llamado precisamente una cesión de parte de Inglaterra, si ésta no hubiese, en verdad, sido hecha?

El suscripto, podría hacer aquí numerosas citas de autoridades que dan la prueba de la cesión; pero se limita a mencionar una producción de esta época, también de un autor inglés, quien sutilmente aclara el misterio que entrañaba el convenio del 22 de enero. (Anecdotes of the Right Honorable William Pitt, Earl of Chatham, Vol. III, cap. 39):

Plano de Demarcación de la Casa y Pórtico y habitación 911 5<sup>ta</sup> Sección de las Islas Malvinas levantado en el año de 1807

Explicación de los Números.



- 1 Puerta principal de la Casa.
- 2 La Sala.
- 3 Chimenea Francesa en 12.
- 4 Puerta de sala al Corral.
- 5 Una Chimenea en la Sala.
- 6 Puerta del Despacho del 5<sup>to</sup> Gobernador.
- 7 1<sup>o</sup> Despacho.
- 8 Ventana del 1<sup>o</sup> 1<sup>o</sup>.
- 9 Chimenea Francesa en 12.
- 10 Puerta del despacho de 1<sup>o</sup> 50<sup>o</sup>.
- 11 Una aguada.
- 12 Ventana del 1<sup>o</sup>.
- 13 Puerta del Dormitorio del 5<sup>to</sup> 50<sup>o</sup>.
- 14 Una Dormitona.
- 15 Puerta de sala al Puerta.
- 16 Del Corral.
- 17 Una Chimenea.
- 18 Chimenea Francesa en 12.
- 19 Una Chimenea en 12.
- 20 Una Alacena en 12.
- 21 Puerta de sala al Corral.
- 22 Puerta de las pajareras de sala al Campo.
- 23 Una pajarera.
- 24 Puerta del 1<sup>o</sup> de sala al Campo.
- 25 1<sup>o</sup> de un Agueda.
- 26 Una Agueda.
- 27 Ventana del 1<sup>o</sup>.
- 28 Chimenea Francesa en 12.
- 29 Puerta Comuna.
- 30 Ventana del 1<sup>o</sup>.
- 31 Cocina.
- 32 Puertas de la 1<sup>o</sup> 1<sup>o</sup>.
- 33 Chimenea y Fogón.
- 34 Hornos.
- 35 Puerta del Estadero.
- 36 1<sup>o</sup> 1<sup>o</sup>.
- 37 Ventana del 1<sup>o</sup>.
- 38 Corral.
- 39 Una Almacena.
- 40 Una Almacena.
- 41 Unas Puertas de Deposita el agua q<sup>ta</sup> Rojas.
- 42 1<sup>o</sup> 1<sup>o</sup> de Sal.

Entre los documentos que obran en el Archivo General de la Nación, y que fueron pacientemente compilados por el historiador A. Gómez Laguna, se encuentra este plano de la Casa de Gobierno y habitación del

Sr. Gobernador, levantado en 1807, y que acompañaba a la relación que se hacía conforme esa regla en la época, sobre las construcciones que los españoles realizaban en las Malvinas.

"En tanto que Lord Rochford negociaba con el Príncipe de Maserano, Mr. Stuart M'Kenzil negociaba con Mr. François, secretario de la embajada de Francia en la corte de Londres. En fin, cerca de una hora antes de que se reuniera el parlamento, el 22 de enero de 1771, se firmó una declaración por el Embajador Español, bajo las órdenes de la Francia, y una indemnización fué acordada por la restitución de Falkland Island a su Majestad Británica, pero la importante condición por la cual se obtenía esta declaración, no se mencionaba en ella. Esta condición era que las fuerzas Británicas debían evacuar las Islas Falkland tan pronto como fuese posible, después que hubiesen sido puestas en posesión del Puerto y Puerte Egmont. Y el ministro Británico se empeñó, como una prueba de su sinceridad a cumplir esta promesa, que sería el primero en efectuar el desarme".

ténticas de estos despachos, tomados de los archivos de Buenos Aires, en donde se hallan depositados los originales, están en posesión del suscripto, que los cree de suficiente importancia para transcribirlos aquí literalmente:

"Por la copia de un despacho adjunto, se enterará Ud. de lo que en esta fecha se previene al gobernador de Malvinas, relativo a la orden de la corte de Londres de abandonar el establecimiento que hizo en la Gran Malвина, lo que prevengo a V. S. de orden del Rey para que por su parte disponga su cumplimiento. Dios guarde a V. S. muchos años.

Aranjuez, 9 de Abril 1774.

Firmado: DON JULIAN DE ARRIAGA.

"Tres días después que el Embajador hubo firmado la declaración fué llamado; pero sufrió la misma suerte que la de Mr. Harris; poco tiempo después recibió orden de permanecer".

Sr. Don Juan José Vértiz.

"Ofrecido como está por la corte de Londres, el abandonar el establecimiento que hizo en la gran Malвина, retirando de allí la poca tropa y gente que tenía, quiere el rey que Ud. se halle al tanto de este asunto, a fin de que pueda observar con prudencia y cautela, si en efecto los ingleses abandonan dicho establecimiento, sin emprender acto nuevo por esas inmediaciones, y que después de asegurarse que lo han ejecutado en los términos indicados, renueve de vez en cuando su investigación para asegurarse de que no retornan en aquellos parajes, informándose con toda precisión de lo que pueda ocurrir ahora o en lo sucesivo. Estas instrucciones se las comunico por orden de su Majestad, para que las ejecutéis puntualmente hasta que en otra oportunidad se os dé una idea más completa de todo lo relativo a este punto. Dios guarde a Ud. muchos años.

Aranjuez, 9 de Abril 1774.

Firmado: DON JULIAN DE ARRIAGA.

"En Febrero de 1771, el ministro Español de Madrid dió a entender a Mr. Harris la intención de la corte de España de requerir del ministro Británico la ejecución de las obligaciones tales como habían sido convenidas. El despacho de Mr. Harris, conteniendo éste, fué recibido por el ministro el 4 de Marzo. Tres días después, llegó el mensajero español portador de las órdenes del Príncipe de Maserano de hacer el reclamo positivo de la cesión de las Islas Falkland al Rey de España. El Embajador Español, comunicó estas órdenes al embajador Francés, con la intención de saber si quería ayudarle con su concurso en esta demanda. El 14 tuvieron ellos una conferencia sobre el asunto con Lord Rochford, cuya respuesta fué de acuerdo con el espíritu que él había uniformemente demostrado. La respuesta de Francia fué civil, pero mencionaba el pacto de familia; la de España no llegó a Londres hasta el 20 de Abril. Durante este tiempo los ministros celebraron diversas conferencias con Mr. Stuart Makenzyl. El resultado de todo esto fué que los Ingleses dieron el ejemplo del desarme, que las Islas Falkland fueron totalmente evacuadas y abandonadas después; y que ellas han estado en posesión de España desde esta época". Esta revelación, que según un juicio imparcial no puede negarse como de gran peso se encuentra confirmado, relativamente a la cesión o al abandono de las Malvinas por Inglaterra, por dos despachos del ministro Español Arriaga, quien, el 7 febrero 1771, firmó la orden de restitución, de Port Egmont, y quien, el 9 de Abril de 1774, dice al Virrey de Buenos Aires, y al gobernador de las Malvinas que la corte de Londres había ofrecido abandonar el establecimiento en la gran Malвина; lo que era lo mismo que Puerto Egmont. Copias au-

Firmado: DON JULIAN DE ARRIAGA.

P. D.: Hasta nuevas órdenes que os agragará ajustaros a la letra de las instrucciones que se os dan, y prohibir que alguien retorne a dicho establecimiento cedido, excepto aquellos que enviareis para ejecutar las órdenes recibidas. Al Gobernador de las Malvinas.

\*\*\*  
En efecto, el 22 de mayo de 1774, tres años después de la restitución, vemos a la Inglaterra retirar pacíficamente su establecimiento de Puerto Egmont, sin que nadie la hubiese compelido a ello, y sin que hubiera ocurrido algún altercado o violencia. La anterior disputa había terminado; y sería un anacronismo confundir esta salida voluntaria, con la expulsión en 1770,



efectuado por la expedición de Bucarelli. Así el hecho de este abandono pacífico, demuestra la realidad de la cesión; o como lo explican ciertos escritores ingleses, ambas partes cumplieron su convenio. "Los españoles restituyendo Puerto Egmont; y los ingleses, abandonándolo después de aquella entrega". El teniente Clayton, quien mandaba en Puerto Egmont en nombre de Su Majestad Británica, dejó una inscripción grabada en una placa de plomo fechada el 22 de mayo de 1774 en la cual declara que las Islas Falkland y el puerto y fuerte Egmont, así como los depósitos, provisiones de guerra, etc. pertenecían de derecho únicamente a Su Majestad Jorge III; en prueba de lo cual dejaba también izado el pabellón inglés.

Pero, si una inscripción bastase para garantizar un dominio, la del teniente Clayton fue posterior a la inscripción francesa de 1764, y por esta razón no tiene validez. En segundo lugar, es exagerada, pues tiende a invalidar los derechos de soberanía española en Puerto Luis. Por fin es ilegal, si como es de creer el abandono de Puerto Egmont obedece a un convenio de su gobierno, que por ser secreto, no es menos obligatorio.

Se ha pretendido que esta inscripción y este pabellón así dejados, indicaban la intención de volver a ocupar el territorio en tiempos más propicios, los cuales, sea dicho de paso, no parecen haber llegado sino sesenta años después.

Entretanto, se debe notar que, si esa intención era real, ella no puede conciliarse con la fe empeñada y la cuestión podría resolverse en saber, si la gran Bretaña había ofrecido retirarse de las islas. Entonces para prueba de esta intención, hubiera sido indispensable dejar signos más durables de posesión y voluntad. Es evidente que si los signos externos de esta naturaleza, y la misma prioridad del descubrimiento, eran insuficientes para otorgar un derecho de soberanía conforme a las opiniones establecidas, menos podrán bastar para conservar y transmitir este derecho.

La propiedad puramente intencional debe ceder a la propiedad formal y física. Se debe observar todavía como singularmente extraño que el mismo hecho de la evacuación, que realmente finaliza la posesión, tuviese al contrario el efecto de extender el dominio ideal sobre parajes que Inglaterra no obtuvo jamás; sobre todas las Islas Malvinas y particularmente sobre Puerto Luis o Puerto de la Soledad, llamado por los ingleses Berkeley Sound. Podríase preguntarse todavía si el teniente Clayton, al abandonar Puerto Egmont, pudo imponer un veto a todas las naciones del globo, para que jamás habitasen las islas que él había dejado desiertas o que ellas no las cultivasen j más que una mansión que *la mano y la voluntad del Creador* tiene destinada al hombre. Debería particularmente notarse que tal prohibición no podría comprender a la España, a quien la Inglaterra había reconocido y tratado como soberana de la Isla del Este de lo que ha sido establecido, que los derechos de España sobre las Malvinas eran su *ocupación derivativa*. Esto cierra el período de diez años, recorridos, o la disputa entre dos coronas desde 1764 hasta 1774.

"La propiedad se adquiere de derecho por una ocupación sin defectos; y se conserva por una *posesión continua*". (Günther's Volkerrecht).

Esta ocupación española se continúa sin inte-

rrupción de parte de algún otro poder; y es de notar que en los tratados celebrados después entre la Inglaterra y la España no se hace ninguna alusión o mención relativa a estas islas: la inducción debe ser que la cuestión era considerada como definitivamente transada. Podríamos citar aquí la lista de gobernadores españoles que han tenido el comando en Puerto Luis bajo la inmediata dependencia y expensas del Gobierno de Virreinato de Buenos Aires.

Es conocido de todos, que por la Revolución de Buenos Aires, nació una comunidad política bajo el nombre de estilo y título de "Provincias Unidas" del Río de la Plata", la cual ha sido reconocida por Inglaterra y otras naciones principales. Esta comunidad política no podría existir sin territorio pues donde no hay independencia de territorio, no puede haber estado soberano; y así como adquirió el derecho de los tratados, el de competencia para negociar con las potencias extranjeras, adquirió también el derecho de propiedad de estado (jus in patrimonium reipublice). Las Provincias Unidas sucedieron por consiguiente a España en los derechos que esta nación, de la cual se habían separado, poseía en esta jurisdicción. Las Islas Malvinas habían sido siempre parte de este país, y de este distrito y como tales, formaban una porción del dominio y de la propiedad pública del nuevo estado (patrimonium reipublice publicum) y fueron reclamadas y habitadas por sus súbditos, quienes establecieron allí una guarnición. La soberanía de las islas que cesó de pertenecer al gobierno de España, por la Independencia de América, no pudo pasar en sucesión a Inglaterra; ni renovar una cuestión de pretensiones extinguidas.

Apoyado en tan grande y tan sólida base, fuerte en la justicia de su causa y en la conciencia de sus derechos, el gobierno de la República protestó el 22 de Enero de 1833, a la Legación Británica en Buenos Aires, contra la expulsión de su guarnición y de su establecimiento de Malvinas, y contra la asunción de soberanía que se hacía en nombre de la Gran Bretaña, etc., dando al mismo tiempo orden al suscripto de reiterar esta protesta al Gobierno de su Majestad Británica.

En consecuencia, el Infrascripto, en ejecución de estas órdenes y de estas intrucciones, protesta formalmente en nombre de las Provincias Unidas del Río de la Plata; contra la soberanía asumida últimamente por la corona de la Gran Bretaña en las Islas Malvinas y contra la expoliación y expulsión del establecimiento de la República, en Puerto Luis; llamado por otro nombre Puerto de la Soledad, por la corbeta de su Majestad Británica la *Clio*, pidiendo justa reparación exigible por la ofensa inflingida, así como también por las consecuencias de semejante proceder.

Las Provincias Unidas hacen este justo reclamo al honor del gobierno de Su Majestad Británica y a la opinión imparcial del mundo.

Londres, 17 de Junio de 1833. Año 24 de la libertad y 18 de la Independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Firmado: MANUEL MORENO

His Excelency.  
The Right Honorable Viscount Palmerston, G. G. B., etc., etc., etc.

## INSTRUMENTO QUE OTORGO BOUGAINVILLE para la entrega de los establecimientos de la Cia. de S. Maló, en las Malvinas

"M. Louis de Bougainville, Coronel de los Ejercitos del Rey Cristianísimo: He recibido sesientas diez y ocho mil, ciento y ocho libras, trece sueldos, y once dineros, que importa un estado que he presentado de los gastos que han causado á la Compañía de Sn. Maló las Expediciones hechas para fundar sus intrusos establecimientos en las Islas Malvinas de Su Magestad Católica. En esta forma: cuarenta mil libras que me entregó en París el Exmo. Conde de Fuentes, Embajador de Su Magestad Católica en aquella Corte a buena cuenta de que di el recibo correspondiente; doscientas mil libras que se me han de entregar en la misma Corte de París, según el libramiento que ha dado a mi favor el Sr. Marquez de Zambrano, Tesorero General de S. M. C., a cargo de don Francisco Ventura Llovera, Su Tesorero extraordinario en ella; y sesenta y cinco mil seiscientos veinte y cinco pesos fuertes y tres cuartas partes de otro, que valen las trescientas setenta y ocho mil, ciento y ocho libras, trece sueldos, y once dineros restantes, al respecto de cinco libras cada peso que he de percibir en Buenos Aires, según las li-

branzas que se me han entregado expedidas por el Exmo. Sr. Baylio Fr. Don Julián Arriaga, Secretario de Estado y del Despacho Universal de Indias y Marina de Su Magestad Católica. Y mediante estos pagos y consiguiente a las órdenes de S. M. C. me obligo en toda forma, a entregar ala Corte de España aquellos Establecimientos, con sus familias, casas, obras, maderas, y embarcaciones allí construidas, y empleadas en la Expedición, y finalmente cuanto perteneciese en ellos a la Compañía de Sn. Maló como incluido en la cuenta que se satisface, y Su Magestad Católica *Cristianísima* por la voluntaria cesión que ha hecho, declara nula toda reclamación, sin que jamás la Compañía, ni otra persona que sea interesada, tenga que repetir contra el Real Erario de Su Magestad Católica, ni pedir más dinero ni otra recompensa. En fé de lo que firmo el presente recibo como principal interesado y autorizado para la percepción de toda esta cantidad, según consta en la Secretaría del Despacho de Estado en Sn. Ildefonso a 4 de octubre de 1766."

(Firmado): Luis de Bougainville.

# EL MAPA DE LA REPUBLICA ARGENTINA

## UNA INCIDENCIA DIPLOMATICA

Siendo este trabajo, a más de un resumen expositivo, un documentario cartográfico sobre las islas Malvinas y la Antártida argentina cabe reproducir aquí los documentos oficiales relativos a una incidencia diplomática sobre la confección de un mapa de la República Argentina.

Dicha incidencia comienza el 15 de Diciembre de 1884 y termina el 6 de Mayo de 1885, y consta en las notas cambiadas entre el Ministro de Relaciones Exteriores de la Nación Argentina, don Francisco J. Ortiz y el Encargado de S. M. Británica don Edmundo Monson.

### ORIGEN Y FIN DE LA INCIDENCIA

Por ley del 18 de setiembre de 1884, el Congreso Nacional autoriza la entrega al Instituto Geográfico Argentino de la suma de veinticinco mil pesos nacionales para cubrir los gastos de la publicación del mapa de la República.

El Instituto anunció que incluía en el nuevo mapa las islas Malvinas. Antes de que el mapa apareciera, Inglaterra formuló su protesta.

El gobierno argentino sostuvo que el Instituto no era dependencia del Estado, y si una institución particular y que la responsabilidad gubernativa podría establecerse después de publicado el mapa, al darle su aprobación o al rechazarlo, por lo que consideraba extemporánea la presentación inglesa sobre un trabajo no realizado todavía.

En resumen: la responsabilidad de la confección del mapa era del Instituto Geográfico Argentino y no del gobierno el que no podía admitir que se le responsabilizase de un trabajo particular en ejecución; y el que en último caso, concluido el mapa, podría darle su aprobación para hacerse responsable de ello desde ese instante.

La incidencia terminó con la declaración de que "el gobierno de S. M. colige que el gobierno argentino desecha toda responsabilidad respecto a dicho mapa", y con la respuesta del gobierno de la Argentina de que le era "altamente satisfactorio saber que el Gobierno de S. M. B. ha considerado aquella obra en el mismo concepto que ha tenido el honor de presentarla...".

O sea el gobierno argentino no desautorizó al Instituto Geográfico Argentino, siendo de la responsabilidad exclusiva de ese Instituto la ejecución del mapa, el que una vez aparecido podría ser objeto de la consideración del gobierno, y sin que éste tenga que temerse para tomar una decisión a ni "un reclamo extranjero previo o extemporáneo. Tal es la doctrina que fluye de los documentos.

### BENEFICIO DE LA INCIDENCIA

La lectura de los documentos que reproducimos, y que no por ser ya anteriormente divulgados, carecen de actualidad, servirá a cuantos ignoran los antecedentes en que la Argentina funda su derecho de soberanía sobre las Malvinas, como una luz que disipa totalmente toda duda sobre la materia.

En efecto, el Memorándum con que el Ministro de Relaciones Exteriores, don Francisco J. Ortiz, acompañó la nota respuesta al representante británico, en fecha enero 2 de 1885, es una pieza positiva que no pudo ser invalidada por ninguna otra adición de derecho por parte del gobierno de S. M. B. Bastó ese memorándum para que la protesta británica que "tomada en su doble aspecto de forma y de fondo es inconsecuente con la historia, con el derecho y con los hechos" quedase desahucada, sin causa y sin propósito honradamente valedero.

Lo más curioso en esta incidencia aparece en el cambio operado en el representante británico, después de la lectura de ese memorándum, que le fuera presentado a raíz de haber declarado que por "órdenes terminantes" recibidas de su gobierno, no tenía otra alternativa que "hacer constar la formal protesta" en "contra de tal inclusión — las Malvinas — o de cualquier otra decisión que autorice dicha inclusión". En efecto, en su quinta nota a la cancelaría argentina, seguida después del Memorándum, expresaba que él podría "correr el riesgo de la reprimenda que el principal Secretario de Estado para los negocios extranjeros tendría perfecto derecho de dirigirle" por haberse hecho cargo "de la transmisión al Comde Grandjean del Memorándum incluido en la nota de S. E. de fecha 2 del corriente", ya que había la posibilidad del uso de la rutina diplomática para que sea el representante argentino en Londres el encargado de declarar aquel texto al gobierno de S. M. B. Con la noticia de esa posible reprimenda se escuchó frente a la imposibilidad de destruir los fundamentos de la respuesta argentina. Era el punto de la retirada. Tal fué el beneficio de esta incidencia: expresarle al gobierno británico lo que conviene expresarle por el derecho, por la geografía y por la historia, para allanar el camino de la justicia internacional.

El E. E. y M. P. de S. M. B. al Ministro de R. E.

(TRADUCCION):

Legación de S. M. Británica.

Buenos Aires, Diciembre 15 de 1884.

CONFIDENCIAL:

Señor Ministro:

Han declarado últimamente uno o dos diarios de esta Capital que en el Atlas y los Mapas de la República Argentina que se preparan actualmente bajo los auspicios del "Instituto Geográfico Argentino" por una Comisión presidida

por el ex-Presidente Mitre, y para los cuales, si no estoy equivocado, el Congreso Nacional ha votado el costo presupuestado, se ha resultado incluir como Territorio Nacional, al grupo de Islas conocidas por Falklands, cuyas Islas forman parte de los Dominios de la Reina, mi Augusta Soberana.

Como promulgado sólo por unos cuantos diarios, este rumor carece, por supuesto, de carácter oficial. Por lo tanto, es un rumor que no podría yo tener derecho alguno a deducirlo fundado en hechos, si no sucediera que, en cuanto yo sepa, no ha sido contradicho oficial o autorizadamente.

Si bien el Instituto Geográfico no es un Departamento de Gobierno, en este caso está ocupado con un trabajo que le ha sido encargado por el Congreso; y presumo que el nuevo Mapa ha de ser considerado como un Mapa Oficial Nacional.

En vista de estas circunstancias creo yo muchos deseos de conseguir informes autorizados para transmitirlos éstos a mi Gobierno, sobre si el Mapa que está por publicarse será considerado oficial por el Gobierno Argentino; y sobre si es cierto que dicho Mapa comprenderá a las Islas Falkland como Territorio Nacional Argentino.

Al pedir a V. E. tenga la fineza de suministrarme en breve estos datos en la misma forma confidencial que he dado a esta nota, réstame sólo añadir que es únicamente la gravedad de la materia en cuestión que me induce a dirigirme a V. B. respecto al aserto de un diario, de cuyo aserto en nada es responsable, por cierto, el Gobierno Argentino.

Aprovecho esta oportunidad para agradecer a V. E. las seguridades de mi más alta consideración.

Firmado: EDMUNDO MONSON.

El Ministro de R. E. al E. E. y M. P. de S. M. B.

Buenos Aires, Diciembre 19 de 1884.

CONFIDENCIAL:

Señor Ministro:

A mi regreso de Montevideo he tenido el honor de recibir la atenta confidencial de V. E. del 15 del corriente, en la que a mérito de rumores esparcidos por dos diarios de esta Capital sobre la próxima publicación de un mapa de la República bajo los auspicios del Instituto Geográfico en el que se ha resultado incluir como territorio nacional al grupo de Islas conocidas por Falkland o Malvinas, me pregunta, con tal motivo, si el mapa que está para publicarse será considerado oficial por el Gobierno y también si es cierto que comprenderá las citadas Islas como territorio de esta Nación.

Muy difícil me sería poder dar a V. E., sin las prudentes reservas que el caso requiere, una contestación categórica en cuanto a que tal mapa, que aún no conozco, sea o no declarado oficial, ni menos respecto del alcance que esa declaración pudiera tener; pero sí me es posible expresar a V. E. que esa publicación no alteraría en ningún sentido el estado de la cuestión relativa a la soberanía de las Islas Malvinas o de Falkland; pudiendo en este punto dar a V. E. la misma contestación con que fué favorecido en 1849 el Ministro Argentino en Londres, cuando, en un caso análogo por tratarse en las Cámaras de los Comunes de las referidas Islas, prescindiendo de nuestros derechos, preguntó oficialmente al Ministro de Relaciones Exteriores entonces, Vizeconde de Palmerston, cuál era el alcance de las declaraciones que S. E. el Señor Ministro de S. M. Británica había hecho al Parlamento en presencia de la protesta y reclamaciones argentinas; a lo que se le contestó por el mismo Señor Vizeconde, que "cualesquiera que fuera la importancia que el ministro argentino atribuía a las declaraciones hechas, ellas no alterarían en manera alguna el estado de la cuestión pendiente, que debería considerarse por nuestra parte en el mismo estado que había quedado en 1843".

Limitándose por el momento a lo expuesto por creer bastará a satisfacer los deseos expresados en la referida confidencial que contesto, me es grato retribuirle los afectuosos sentimientos de alta consideración con que V. E. me favorece.

Firmado: FRANCISCO J. ORTIZ.

A. S. E. el Sr. E. E. y M. P. de S. M. B.,  
Honorable Edmundo Monson.

(TRADUCCION):

El E. E. y M. P. de S. M. B. al Ministro de R. E.

Buenos Aires, Diciembre 23 de 1884.

Legación de S. M. Británica.

CONFIDENCIAL:

Señor Ministro:

Con fecha 19 del corriente, V. E. me hizo el honor de contestar mi nota confidencial del 15, relativa al nuevo mapa de la República Argentina que actualmente prepara el Instituto Geográfico.

V. E. tuvo la bondad de decir en su nota que le sería difícil observar la prudente reserva que el caso requiere y darme una contestación categórica a mi pregunta respecto al alcance del mapa al cual no conocía personalmente; pero que podía afirmar que su publicación no introduciría diferencia alguna en la cuestión relativa a la soberanía de las Islas Falkland; refiriéndose V. E. en lo tocante a este punto a la correspondencia cambiada entre Lord Palmerston y el Ministro Argentino en Londres, sobre el mismo asunto en 1849, como análogo al incidente actual.

Al día siguiente, el 20 del corriente, tuvo el honor de celebrar una entrevista con V. E. en la cual tuvo la fineza de ir más lejos todavía en esa materia; afirmando que los fondos votados por el Congreso, no habían sido votados especialmente como yo lo creía para la preparación de ese mapa; sino que lo habían sido como una concesión para ayudar los propósitos generales del Instituto; fomentando al mismo tiempo los estudios y las investigaciones científicas. Podía, pues, por esto, añadido usted, afirmar categóricamente que el Gobierno Argentino no consideraba como oficial el mapa que se estaba preparando ahora; no siendo responsable, en manera alguna, por su contenido.

Dije a V. E. que si era así, yo no daría los pasos que mi Gobierno me había indicado en sus instrucciones; que aceptaría las seguridades de V. E. sobre el carácter no oficial del mapa.

Dije esto porque habría faltado a la cortesía que debo a V. E. si hubiera titubeado en aceptar de la manera más franca, una explicación presentada por V. E. con franca cordialidad y con una atenta alusión hacia las amistosas relaciones entre la Gran Bretaña y la República Argentina y que yo aprecié muy emplidamente.

Sería altamente indecoroso en mí, sugerir que V. E. estaba equivocado en la afirmación que hizo respecto al verdadero propósito con que los fondos antes mencionados fueron votados por el Congreso, y sin embargo, en el acta de la sesión que celebró ayer el Instituto Geográfico, publicada en "La Tribuna Nacional" de hoy, entre una serie de resoluciones respecto a la traslación a esta Capital de la Oficina Cartográfica que hoy se halla en Córdoba, encuentro el párrafo siguiente:

"6° El gasto que demande la ejecución de esta resolución se imputará a la ley que vota fondos para la impresión del Atlas de la República."

De esta resolución parecería que los mismos miembros del Instituto, están bajo la impresión de que el dinero fué votado especialmente para la confección del mapa.

Si así fuere efectivamente, aún cuando V. E. cree que no es así, difícil sería para mí convenir, como tengo la seguridad de que el Gobierno de Su Majestad difícilmente convendría, en considerar el mapa como una publicación no oficial. Por lo menos presumo, que la expresión de una resolución por parte del Congreso, es la expresión de la Suprema Autoridad Soberana de la República; y que por cualquier acto ejecutado por el Congreso que afecte a las Potencias extranjeras, el Gobierno Ejecutivo debe responder.

He aludido antes a la cordialidad del lenguaje empleado por V. E. en nuestra reciente entrevista, en lo tocante a las relaciones existentes entre los dos países. Aseguro a V. E. que yo deseo ardientemente hacer todo lo que pueda para mantener esas relaciones sin interrupción, deseando muchísimo que nada en el método que observo para dirigir los negocios de la Legación de Su Majestad, pueda ser causa de resentimientos indebidos para el Gobierno Argentino. Pero para poner a cubierto mi propia responsabilidad, hacia el de Su Majestad, que me ha dado las órdenes más precisas sobre este punto, me veo en la obligación, a riesgo de parecer a V. E. desagradablemente pertinaz, de pedirle que tenga la bondad de aclarar la discrepancia a que antes ha aludido, informándome, además si estuviere en su mano, sobre las intenciones de los cartógrafos, en lo que se refiere a la descripción de las Islas Falkland.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a V. E. las seguridades de mi más alta consideración.

Firmado: EDMUNDO MONSON.

El Ministro de R. E. al E. E. y M. P. de S. M. B.

Buenos Aires, Diciembre 24 de 1884.

CONFIDENCIAL:

Señor Ministro:

Por su apreciable confidencialidad de ayer, veo que V. E. insiste aún en sus observaciones relativas al alcance que atribuye al mapa de la República que confecciona el Instituto Geográfico y que las explicaciones que mediaron con este motivo entre V. E. y yo, las juzga en contradicción con una nueva resolución del Congreso imputando los gastos que demanda la confección de dicho mapa a la ley de setiembre del corriente año.

Nada encuentro en la referencia que V. E. se sirve hacer que altere ni cambie las declaraciones que hice a V. E. y que reproduzo en contestación a su nota de ayer.

El Instituto Geográfico es una Sociedad Científica que no es propiamente oficial, ni es una Oficina del Estado. Sus miembros no son nombrados por el Gobierno, ni tienen emolumento alguno de la Nación y las resoluciones que adopta son de carácter privado, como las de cualquier otra Sociedad Científica.

El Honorable Congreso tuvo a bien votar la suma de 25.000 pesos para organizar el mapa de la República según la ley que en copia adjunto, y que el Instituto Geográfico fué encargado de confeccionarlo, como podría haber sido cualquiera otra Sociedad o persona particular competente para el caso.

El carácter oficial que ese mapa, una vez concluido, pueda tener, no depende de los fondos que se destinan a ese objeto, sino de la declaración gubernativa, o decreto que apruebe dicho mapa y lo declare oficial.

Puede suceder que el mapa no sea aprobado, puede suceder también que sea aprobado en una parte y en otra no, y es después de la sanción oficial que vendría bien cualquier observación que V. E. creyere oportuno hacer.

Además de eso y para disipar toda alarma que V. E. pudiera abrigar, debe tener presente que un mapa no dá ni quita derechos, y a los que tenga Inglaterra o la República Argentina a las referidas Islas no quedarán en ningún caso resueltos porque en un mapa esas Islas figuran con tinta azul o encarnada.

El medio de dirimir la cuestión pendiente sería tratar directamente el fondo del asunto y yo me complacería en oír sobre el particular al Sr. Ministro, si alguna instrucción tuviera al efecto de su Gobierno.

Por lo demás el Sr. Ministro debe estar persuadido que el más grande interés de la República es conservar bajo el mejor pie de amistad las relaciones con la Gran Bretaña, sin que pudiera en ningún caso dar ocasión a que ellas se alteren en una discusión amistosa y razonada sobre un punto de Derecho Internacional como sería el de la soberanía de las referidas Islas.

Firmado: FRANCISCO J. ORTIZ.

El E. E. y M. P. de S. M. B. al Ministro de R. E.

Legación de S. M. Británica.

El abajo firmado Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Su Majestad Británica en la República Argentina en virtud de instrucciones que ha recibido del Gobierno de Su Majestad, tiene el honor de hacer a S. E. el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores de dicha República, la siguiente representación fundada en circunstancias que han formado ya tema para comunicaciones confidenciales entre S. E. y él.

Por la ley de 18 de setiembre último, El Congreso Nacional autorizó el pago al Instituto Geográfico Argentino, de la suma de veinticinco mil pesos nacionales, para cubrir los gastos de la publicación del mapa de la República que actualmente se está confeccionando por el antes mencionado Instituto.

El día 8 del presente mes apareció en la primera columna del diario "El Nacional" la afirmación de que este nuevo mapa incluiría las Islas conocidas de Falkland o Malvinas, como territorio Nacional Argentino. Ese aserto ha sido aceptado como auténtico, cuando menos, por otros dos diarios de esta Capital; y hasta hoy, no ha recibido contradicción alguna, oficial ni periodística.

El abajo firmado era de opinión y lo es todavía, que un mapa para el cual el Congreso ha votado una suma especial de dinero, no puede ser, y no será considerado por el Gobierno de Su Majestad y por el resto de las Naciones, de otra manera que como un mapa oficial.

S. E. el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, sin embargo, es de una opinión enteramente distinta.

Sostiene que el mapa no puede considerarse oficial; y que el Gobierno Argentino no es en manera alguna, responsable de su contenido, hasta que sea formalmente aceptado por él, por una declaración gubernativa o por medio de un decreto.

El abajo firmado ha prestado cuidadosa atención a las razones de S. E. el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, sobre este punto; pero se ha visto en la imposibilidad de aceptar la opinión de S. E. en lo que se refiere al carácter de oficial del Mapa que se va a publicar.

En lo tocante a la intención de los autores del mapa, de incluir como Territorio Nacional Argentino, las Islas conocidas como las de Falkland o Malvinas, el abajo firmado no ha podido conseguir informe alguno de S. E. el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores.

Su Excelencia ha hecho presente al abajo firmado que cuando el mapa sea oficialmente sancionado por el Gobierno, habrá llegado el momento para que el infrascripto haga todas las observaciones que tenga que hacer sobre él.

Pero el abajo firmado no puede, en vista de las órdenes terminantes que ha recibido del Gobierno de Su Majestad, dejar duda alguna en el espíritu de su Excelencia, respecto al alcance que aquel atribuiría a la inclusión como Territorio Nacional Argentino, en un mapa levantado con la sanción directa, y por cuenta del Congreso Nacional, de un grupo de islas que forman parte de los Dominios de la Corona Británica.

Por estas razones, el abajo firmado, en cumplimiento de sus instrucciones, no tiene otra alternativa que hacer constar la formal protesta que el Ministro de Su Majestad hace, en contra de tal inclusión o de cualquiera decisión que autorice dicha inclusión.

Al hacer esta protesta formal, el abajo firmado desea hacer presente que el Gobierno de Su Majestad, al mismo tiempo que lamenta que sucedan actos como el que nos ocupa, se adhiera sinceramente a los sentimientos que tiene la convicción de que puede atribuir con toda seguridad al Gobierno Argentino, y que tiene por norma, el deseo y la intención de mantener las relaciones entre la Gran Bretaña y la República Argentina en la misma base de amistad y de armonía sobre que han descendido felizmente, durante tantos años.

El abajo firmado aprovecha esta oportunidad para reiterar a Su Excelencia el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores las seguridades de su más alta consideración.

Firmado: EDMUNDO MONSON.

\* \* \*

El Ministro de R. E. al E. E. y M. P. de S. M. B.

Buenos Aires, Enero 2 de 1885.

El Secretario de Estado y Ministro de Relaciones Exteriores que suscribe ha tenido el honor de recibir una nota de S. E. el Sr. Ministro Plenipotenciario de S. M. Británica en la que, en virtud de instrucciones de su Gobierno, tiene ocasión de hacer la representación que anuncia fundada en circunstancias que han dado ya toma para las comunicaciones confidenciales que han mediado entre ambos.

Agrega S. E. el Sr. Ministro de S. M. Británica que por Ley de 18 de Setiembre último el Gobierno Nacional autorizó el pago al Instituto Geográfico Argentino de la suma de 25 mil pesos nacionales para cubrir los gastos de la publicación del mapa de la República que actualmente prepara; que el día 8 del corriente mes publicó "El Nacional", la afirmación de que el mencionado mapa incluirá las Islas de Falkland o Malvinas como Territorio Argentino y que este aserto ha sido aceptado como auténtico por otros dos diarios de la Capital, sin que tal afirmación se haya contradicho oficial ni periodísticamente.

De estos precedentes deriva S. E. que un mapa para el cual ha votado el Congreso una suma de dinero, no puede ser ni será considerado por el Gobierno de S. M. Británica y por el resto de las Naciones, de otra manera que como un mapa oficial; y no obstante las razones que verbal y confidencialmente el infrascripto ha expuesto a S. E. sobre la preterita consulta que le ha dirigido respecto del mapa que se halla en preparación y de cuya exactitud no sería posible formar juicio ni adelantar opinión oficial en ningún sentido, desde que tal obra se realiza bajo exclusiva responsabilidad de un Instituto particular, S. E. manifiesta que, en vista de instrucciones terminantes que ha recibido, no puede dejar duda alguna en cuanto al alcance que su Gobierno atribuiría a la inclusión como territorio argentino en un mapa levantado con la sanción directa y por cuenta del Congreso Nacional, de un grupo de Islas que forman parte de los Dominios de la Corona Británica; y que, por tales razones no tiene otra alternativa que hacer constar la formal protesta que hace en su elevado carácter contra tal inclusión, o de cualquiera decisión que autorice dicha inclusión, manifestando con este motivo que al mismo tiempo que el Gobierno de S. M. Británica lamenta que sucedan actos como el que nos ocupa, adhiere sinceramente a los sentimientos que atri-

buye con toda seguridad al Gobierno Argentino, y que tienen como norma el deseo y la intención de mantener las relaciones entre la Gran Bretaña y la República Argentina, en la misma base de amistad y de armonía sobre que han descendido felizmente durante tantos años.

Ha sido bajo los expresados conceptos que el infrascripto ha dado cuenta a S. E. el Sr. Presidente de la República de la enunciada nota y protesta que le ha sido dirigida el 27 de pasado, por el E. E. y Ministro Plenipotenciario de S. M. Británica y no obstante la anticipación con que S. E. el Sr. Ministro la dirige, S. E. el Sr. Presidente de la República ha encargado al infrascripto de contestarla expresándole al mismo tiempo, los deseos que abriga porque una solución amistosa ponga término a la discusión pendiente sobre la soberanía de las Malvinas.

Tomada en su doble aspecto de forma y de fondo, la protesta es inconsecuente con la historia, con el derecho y con los hechos.

Bajo el punto de vista puramente geográfico carece de fundamento desde que no se refiere a hechos producidos, como sería la publicación evidente del mapa, y el Gobierno Argentino no podrá en ningún caso tomarla en consideración desde que se trata de meras conjeturas y de afirmaciones noticiosas de los diarios, cuyos juicios no es de práctica rectificar oficialmente porque el Gobierno se reserva siempre la facultad de autorizar o no las publicaciones de ese carácter aunque sean costeadas, como al presente, por el Tesoro Nacional.

Por otra parte, y aun suponiendo que el mapa de que se trata se hubiera ya publicado y continuara las indicadas Islas como parte integrante de la República Argentina, el Gobierno de su Majestad Británica no debería hallar en esto un motivo fundado de protesta, desde que esa inclusión no modificaría en nada el estado en que siempre se han considerado las Malvinas, cuya cuestión, como V. E. ha tenido la deferencia de manifestármelo, se halla pendiente y sujeta a la solución de los Gobiernos. Esto en lo que se refiere al fin ostensible de la protesta con respecto a la publicación del mapa. Ahora en cuanto al fondo de la nota que es la afirmación incondicional de que el grupo de las Malvinas forma parte de los Dominios de Su Majestad Británica, cumple al infrascripto recordar a S. E. que la ocupación actual de ese Archipiélago no está asegurada por título indiscutible de dominio; que la soberanía de esas Islas ha sido objeto de largas discusiones en el pasado y en el presente siglo, habiendo quedado definitivamente asegurados los derechos de España desde 1774 en que se levantó el establecimiento inglés de Puerto Egmont, hasta 1810; y desde esta fecha en poder de la República Argentina emancipada.

La actual ocupación por Inglaterra data de 1833, en que fué violentamente tomada la Gran Malvina o Isla de la Soledad donde existía una guarnición y una colonia argentina.

Esa ocupación agravante de un territorio donde jamás había existido ningún establecimiento de la Corona Británica, fué enérgicamente protestada por la Legación Argentina en Londres, y después de una ilustrada discusión con el Gabinete de Su Majestad Británica, la protesta, fundada en títulos que por la emancipación habían retrovertido a la República Argentina, quedó pendiente lo mismo que la negociación de que había sido objeto.

Tal es el estado de la cuestión Malvinas. El infrascripto se complace en que S. E. el Sr. Ministro de su Majestad Británica le haya prestado ocasión para demostrar los fundamentos en que el Gobierno Argentino se apoya para sostener los derechos de soberanía de la República en las citadas Islas, como lo hace en el Memorándum que tiene el honor de adjuntarle, y espera de la habitual cortesía del Ministro de Su Majestad que quiera elevarlo a conocimiento de su Gobierno, confiando en la seguridad que tiene el Gobierno Argentino de la rectitud del Sr. Ministro de Su Majestad Británica, que la discusión aplazada será nuevamente abierta por la contestación que el abajo firmado espera a sus observaciones, y resuelta por los medios amistosos y de derecho que hoy adoptan las naciones civilizadas para arreglar cuestiones de este género.

Esperando que la solución definitiva del dominio histórico y legal de las Malvinas ha de ser un motivo más para estrechar las constantes y leales relaciones existentes entre los dos países, el Ministro que suscribe aprovecha esta nueva oportunidad para reiterar a S. E. el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Su Majestad Británica, las seguridades de su alta consideración.

Firmado: FRANCISCO J. ORTIZ.

\* \* \*

A. S. F. el Sr. E. E. y M. P. de S. M. B.,  
Honorable Edmundo Monson.

#### MEMORANDUM

Las Islas Malvinas se hallan situadas entre los 51 y 53 grados latitud Sud y entre los 57 y 62 grados de longitud Oeste de Greenwich. La extensión superficial de este Archipiélago se ha calculado en tres mil millas cuadradas, y sus

dos islas principales, que divide un angosto y tortuoso canal, se denominan Falkland o Malvina del Oeste y Falkland o Malvina del Este.

La Oriental de estas islas es la más extensa. En la primera de ellas (Malvina Occidental) y cortado por el meridiano 60, se fundó el establecimiento inglés de Puerto Egmont y en la segunda (Malvina Oriental) cortado aproximadamente por el meridiano 58, se halla Puerto Luis o la Soledad, que es donde estableció Bougainville la colonia que los Españoles continuaron ocupando después de haberla comprado a los Franceses, y hasta que la guerra de la Independencia trasmirió su dominio a las Provincias Unidas.

Por su situación geográfica las Malvinas hacen parte del Continente más próximo, y por su posición astronómica se hallan comprendidas dentro de la línea trazada a los descubrimientos españoles por la célebre Bula de Alejandro VI, datada en 1493, y que respetaron en sus tiempos todos los Monarcas cristianos.

Se ha suscitado dudas sobre quién fuera el primer descubridor de las Malvinas. Las oscuridades notadas a ese respecto han nacido en gran parte de las reservas hechas por la España en la publicidad de las Cartas Geográficas y por las narraciones incompletas de sus viajeros y descubridores, en tanto que los navegantes de otras Naciones han dado mayor circulación a sus derroteros, por medio de la imprenta, abundante en detalles prolifjos de las comarcas visitadas y reconocidas en todos los mares.

De aquí ha resultado que, si bien existen motivos para creer que las Islas Malvinas fueron visitadas en 1502 por Américo Vespuccio y en 1520 por Hernando de Magallanes, no se halla noticia documentada de ello, ni es la más auténtica la versión de varios autores españoles, de que muy al principio de los descubrimientos, fueron notadas esas Islas por navegantes de su Nación, denominándolas Islas de Leones; en tanto que no es dudoso que Juan Davis, Comandante de uno de los buques de la escuadra inglesa, enviada al Pacífico en 1591, bajo Cavendish, vió a su paso en 1592 una de las islas al Nor-Oeste sin tocar en ella, siendo este antecedente el que invoca la Inglaterra para su mejor derecho.

Aléjense respecto al primer descubridor, otras visitas de navegantes, más o menos ciertas; pero ninguna de ellas constituye en título respetable porque carecen de la fuerza emanada de la toma de posesión en nombre del Soberano que representaban los titulados descubridores.

Se ha desechado en principio que el simple descubrimiento sea un título de soberanía, por considerarlo insuficiente cuando no es seguida de la ocupación y población del territorio.

Este principio es todavía más limitado en las Islas, que como partes dependientes de la costa firme o continental, no basta que una Nación las ocupe, las arme y cultive, si geográficamente están sujetas al dominio de otra Potencia soberana de la costa de que hacen parte. En este caso se hallan las Malvinas por su cercanía a la región austral del continente descubierta y colonizada por los Españoles.

Para fundar el mejor derecho a la soberanía de las Malvinas con arreglo a los principios más universalmente admitidos, es preciso esclarecer quién fué su primer poblador y si esta primera población, por su importancia, puede considerarse título perfecto ante las demás Naciones.

En este caso se encuentra la ocupación francesa llevada a cabo por Mr. Luis Bougainville el 3 de febrero de 1764. Fundó allí la colonia de Puerto Luis en la Malvina Oriental, con pobladores sacados de Acadia o Nueva Escocia cuya colonia había sido transferida a los Ingleses.

No obstante hallarse en las mejores relaciones los Soberanos de España y Francia, que habían suscrito dos años antes el célebre pacto de familia, el Monarca español interpuso reclamo contra el establecimiento de la colonia francesa en las Malvinas, por pertenecerle aquellas Islas.

Ese fué el primer plantel de colonización asentado en las Malvinas.

Poco tiempo después, el Gobierno de Su Majestad Británica envió al Pacífico una expedición descubridora a las órdenes del Conodoro Byron, que salió de Inglaterra en junio de 1764. El referido Byron recibió instrucciones para buscar algún paraje propio que sirviese de punto de escala, y "tanque" dice el preámbulo de las instrucciones, "Las Islas de Su Majestad llamadas Islas de Peppy o Islas de Falkland, situadas dentro de dicho camino a pesar de haber sido primero descubiertas y visitadas por navegantes ingleses, nunca han sido suficientemente reconocidas para formar un juicio exacto de sus costas y productos. Su Majestad tomando estas premisas en consideraciones y considerando que ninguna conjuntura es tan propia para una empresa de esta naturaleza como "un período de profunda paz, que su reino al presente felizmente goza, ha creído propio que sea ejecutado".

Por esta orden, el Capitán Macbride de

la mencionada expedición Byron, tomó posesión en 1766 del puerto de la Cruzada (o Egmont, según los ingleses) que está situado en la Malvina Occidental.

Antes que esa ocupación tuviera lugar el Gobierno Español había reclamado del Francés por la ocupación anterior de la colonia de Bougainville, pero respetando sus derechos de primer ocupante, negoció la entrega del establecimiento mediante el reembolso de las sumas invertidas en el que ascendieron a 618,108 libras. Esta cantidad fué recibida por el mismo Monsiur de Bougainville, parte en España y parte en Buenos Aires.

Instalado en la Malvina Oriental, el Gobernador nombrado por la Corte de Madrid, D. Felipe Ruiz Puente, las colonias inglesas de Puerto Egmont y española de la Soledad, continuaron coexistiendo.

La opación por los ingleses efectuada cuando ya los franceses se hallaban establecidos y dominaban las dos grandes Islas del Este y del Oeste, solo debía juzgarse como un acto abusivo y considerárselos intrusos.

Sin embargo, después de instalados los españoles en el dominio y posición de la antes colonia francesa, mediante el asentimiento de sus fundadores, y un precio convenido y oblado que perfeccionaba el contrato, fueron inquietados por una intimación que les hizo accidentalmente un buque de la colonia inglesa de Puerto Egmont, de que aquellas Islas pertenecían a la Corona de la Gran Bretaña.

Esta intimación fué contestada con la sorpresa que les acababa un proceder que desconocía sus derechos: derechos que muy antierormente, en 1774, había respetado y reconocido el Gobierno de Su Majestad Británica desistiendo de la empresa de colonización proyectada entonces por el Almirantazgo y que atendiendo las justas reclamaciones del Ministro Español en Londres, había quedado sin efecto.

A la contestación de los españoles siguió la intimación de desalojo en virtud de su mejor derecho y porque era faltar a la buena fe de los tratados el andar en aquellos dominios sin expreso consentimiento de Su Majestad Católica.

Como los ingleses no dieran cumplimiento a las intimaciones hechas, el Gobernador de Buenos Aires, en obediencia de una Real Orden datada en febrero de 1768, despachó a principios de 1770 al Comandante de la marina real, D. Juan Ignacio Madariaga para desalojar la colonia de Puerto Egmont, y en 10 de junio de aquel año se firmaba una capitulación por la cual la fuerza y súbditos británicos debían retirarse de la Isla, como lo efectuaron.

Esta expulsión produjo el más alto descontento en la opinión pública en Inglaterra, y su Gobierno, al mismo tiempo que protestaba energicamente ante la Corte de Madrid, hacía grandes aprestos militares, resuelto a vengar por las armas la ofensa recibida.

Las negociaciones diplomáticas interrumpidas y reanudadas repetidas veces por aquel trascendental motivo, serenáronse, felizmente al terminar el año 1770 y el 22 de enero del año siguiente el Príncipe de Masserano, Embajador Español en Londres, hacía la siguiente declaración para terminar la contienda:

"Habiéndose quejado S. M. Británica de la violencia cometida al 10 de junio de 1770 en la Isla llamada comúnmente la Gran Malvina y por los ingleses Islas de Falkland, obligando a la fuerza al comandante y súbditos de S. M. Británica a evacuar el que ellos denominan Puerto Egmont, paso ofensivo al honor de su Corona; el Príncipe de Masserano, Embajador Extraordinario de S. M. Católica, tiene orden de declarar y declara que S. M. Católica, en consideración al amor que tiene a la paz para que continúe la buena armonía con S. M. Británica y reflexionando que aquel suceso pudiera interrumpirla, ha visto con desagrado dicha empresa capaz de turbarla, y en la persuasión, en que S. M. se halla, de la reciprocidad de sentimientos de S. M. Británica y aun lejos se halla de autorizar cosa alguna que pudiera turbar la buena inteligencia entre ambas Cortes, S. M. Católica reprueba la sobredicha violenta empresa y, por lo tanto, el Príncipe de Masserano declara, que su dicha M. Católica se obliga a dar orden inmediatamente que se repongan las cosas en la Gran Malvina y Puerto Egmont en el mismo estado que se hallaban antes del 10 de junio de 1770; a cuyo efecto S. M. Católica comisionará a uno de sus Oficiales para entregar al Oficial autorizado por S. M. Británica, el puerto y fuerte llamado de Egmont, con toda la artillería, municiones de guerra y efectos de S. M. Británica y de sus súbditos, que se hallaban allí el mencionado día, conforme al inventario que se formó.

"El Príncipe de Masserano declara al mismo tiempo en nombre del Rey su Amo, que la promesa que hace Su dicha M. Católica de restituir a S. M. Británica la posesión del fuerte y puerto de Egmont, no perjudica de modo alguno a la cuestión del derecho anterior de Soberanía de las Islas Malvinas, por otro nombre Falkland. En fe de lo cual, yo el

"infascripto Embajador Extraordinario he firmado la presente "declaración en la forma que acostumbro, etc. etc."

La precedente declaración fué aceptada por el Ministerio de S. M. Británica, Conde Rochfort en los términos que expresa la contra declaración que sigue, dada en la misma fecha.

"Habiendo autorizado Su Majestad Católica el Exmo. Señor Príncipe de Masserano, su Embajador Extraordinario, para que se ofreciese en nombre de S. M. al Rey de la Gran Bretaña una satisfacción por la injuria hecha a S. M. Británica, desposeyéndole del fuerte y puerto Egmout; "y habiendo firmado hoy dicho Embajador una declaración que acababa de entregarme y en que expresa que, deseosa S. M. Católica de establecer la buena armonía y amistad que subsistía entre las dos Coronas, reprobaba la expedición contra Puerto Egmout, en la cual se empleó la fuerza contra las posesiones, Comandante y súbditos británicos, y promete también reponer inmediatamente todas las cosas en el mismo estado en que estaban antes del 10 de junio de 1770, y que Su Majestad Católica dará comisión a uno de sus Oficiales para entregar al Oficial Comisionado por S. M. Británica el puerto y fuerte Puerto Egmout, como igualmente toda la artillería, municiones y efectos de S. M. Británica y de sus súbditos según el inventario que se formó; y habiéndose también obligado dicho Embajador en nombre de S. M. Católica a que se realizara el contenido en dicha declaración, entregándose en el término de seis semanas a uno de los primeros Secretarios de Estado de Su M. Británica el duplicado de las órdenes que pase S. M. Católica a sus Oficiales; S. M. Británica, a fin de manifestar las mismas disposiciones amistosas, me ha autorizado a declarar que mirará la citada declaración del Príncipe de Masserano y el entero cumplimiento de la promesa de S. M. Católica como una reparación de la injuria hecha a la Corona de la Gran Bretaña.

"En fe de lo cual, etc., etc., etc., etc."

En virtud de estos arreglos que daban solución tranquila a un negocio que había cuardecido los espíritus y casi arrastrado una guerra, los ingleses se restituyeron a Puerto Egmout en 1771 y los Españoles continuaron en el Puerto de la Soledad sin declarar su soberanía.

Se ve, pues, que la Inglaterra no había disentido título de dominio eminente, sino de simple ocupación, y por la ofensa inferida a su bandera.

No consta que alega derechos sobre la posesión española ni que pidiera su desalojo de la Malvina Oriental, dándose por satisfecha con la restitución *in statu quo* del reducido establecimiento de Puerto Egmout.

Este hecho es importante porque dejó de pú después de caluroso debate, la soberanía española, en la mayor de las Islas, soberanía que se robusteció más tarde, en 1774, por el abandono incondicional y silencioso que hizo Inglaterra, levantando su colonia.

Antes de abandonar aquel establecimiento el Gobierno Inglés lo participó al de S. M. Católica dando ocasión para que el Ministro Español, Don Julián de Arriaga, lo comunicase al Gobernador de Buenos Aires el 9 de abril de 1774 y que impartiese la orden siguiente al Gobernador de las Malvinas:

"Habiéndose hecho ofrecimiento, por la Corte de Londres de abandonar el establecimiento formado por ellos en la Gran Malvina, retirando de ellas las pocas tropas "y habitantes que allí hay, el Rey quiere que se le instruya a Vd. de los detalles de esa transacción, a fin de que pueda Vd. observar con atención y prudencia si en efecto los ingleses abandonan el dicho establecimiento, sin tratar de formar uno nuevo en su inmediata vecindad; y que después de haberse asegurado que ellos lo han ejecutado en los términos indicados, renovará de tiempo en tiempo sus esfuerzos para asegurarse de que ellos no vuelven a esos parajes, informándose con la mayor precisión de todo lo que pudiera acontecer en este momento o en cualquier otro. Estas instrucciones le serán transmitidas por orden de Su Majestad, para que las ejecute puntualmente, hasta que en otra ocasión futura, le sea dada una idea más completa de todo lo que se relaciona con esta materia".

El abandono del Puerto Egmout fué considerado por escritores ingleses de nota y aún por el mismo Lord Chatam, como el resultado de un compromiso secreto y solemne, y en ese carácter lo presentó a la Cámara de los Lores, acusando al Ministerio de haber olvidado los derechos soberanos de la Gran Bretaña en la transacción ajustada, contentándose con una reparación insuficiente y abandonando eso mismo, poco después, en beneficio de otra soberanía.

El Gobierno Inglés dejó entonces, en poder de la España, respetando su mejor título, las Islas Malvinas, y no volvió a penetrar en ellas hasta 60 años más tarde, olvidando esos antecedentes y pretendiendo reasumir derechos que en dos ocasiones solemnes había reconocido faltarle para dominarlas.

La Inglaterra concluye finalmente en 1790 por reconocer el dominio exclusivo de la España en esas regiones, en el Art. 4º del Tratado firmado el 22 de Noviembre en San Lorenzo el Real, cuyo tenor es como sigue:

"S. M. Británica, se obliga a emplear los medios más eficaces para que la navegación y la pesca de sus súbditos en el Océano Pacífico o en los mares del Sur, no sirvan de pretexto a un comercio ilícito con los establecimientos españoles; y con esta mira, se ha estipulado además expresamente que los súbditos británicos no navegarán ni pescarán en los dichos mares a distancia de diez leguas marítimas de ninguna de las costas ya ocupadas por España".

El abandono de las pretensiones inglesas aparece claro por los enunciados compromisos. Obligarse a no frecuentar las Islas en 1790 después de haber levantado el establecimiento de Puerto Egmout en 1774 en virtud de arreglos privados y como consecuencia de la declaración del Príncipe de Masserano, sobre todo no haber discutido en 1770 derechos de soberanía contentándose con la devolución de los muebles y armas existentes en la Colonia, revelan que su intención como sus obligaciones eran de un perfecto desistimiento.

Apoyada la España en sus títulos, en los Tratados y Convenciones con Francia en 1766 y con Inglaterra en 1771 ó en 1790 continuó tranquila en la posesión y gobierno de las Malvinas, insinuando anualmente en su sostenimiento arriba de ciento cincuenta mil pesos fuertes que eran sufragados en su mayor parte por las cajas de Buenos Aires.

Tanto las invasiones inglesas al Río de la Plata en 1806 y 1807 como el movimiento revolucionario de 1810, produjeron la desmoralización en el Gobierno Militar de Malvinas y no siéndole posible sostenerse en sus auxilios de Buenos Aires, sus autoridades abandonaron las Islas temporariamente trasladándose a Montevideo.

Desde 1810 a 1820 no existió en aquel Archipiélago, ninguna autoridad española ni extranjera. Pero en esos diez años se multiplicaron las expediciones de los pescadores ingleses y norteamericanos atraídos por la abundancia de anfibios. En 1820 consolidada ya la nacionalidad argentina, el Gobierno de las Provincias Unidas reasumió el dominio de aquellas Islas, nombrando un Gobernador encargado de hacer respetar las leyes vigentes prohibiendo la pesca o caza de anfibios en sus costas.

Desde 1823 se pensó seriamente en la repoblación de las Islas Malvinas. Al amparo de las leyes españolas, que había hecho suyas la República, al reasumir los derechos que correspondían al Soberano, como es notorio a todo el mundo y especialmente a la Inglaterra, el Gobierno Argentino autorizó la fundación de una colonia industrial de pesquería y fauna de ganados en la Malvina Oriental.

El abuso repetido durante varios años por los extranjeros pescadores de anfibios en aquellas costas continuaba, empero, ejerciéndose en detrimentos de los intereses de aquella empresa. Como esto se hacía desconociendo los tratados y disposiciones vigentes, el Sr. Vernet, concesionario de la Colonia establecida en el puerto de la Soledad, solicitó del Gobierno en 1828 el privilegio de la pesca y caza de anfibios, que le fué concedido. Para garantizar esta concesión el Gobierno expidió el 10 de julio de 1829 el siguiente decreto:

"Cuando por la gloriosa revolución de 25 de mayo de 1810 se separaron estas Provincias de la dominación de la Metrópoli, la España tenía una posesión material de las Islas Malvinas y de todas las que rodean al Cabo de Hornos, incluso la que se conoce bajo la denominación de Tierra del Fuego, hallándose justificada aquella posesión por el derecho de primer ocupante, por el consentimiento de las principales Potencias de Europa y por la adyacencia de estas Islas al Continente que formaba el Virreinato de Buenos Aires, de cuyo Gobierno dependían".

"Por esta razón, habiendo entrado el Gobierno de la República en la sucesión de todos los derechos que tenía sobre estas Provincias la antigua Metrópoli y de que gozaban sus virreyes, ha seguido ejerciendo actos de dominio en dichas Islas, sus puertos y costas a pesar de que las circunstancias no han permitido hasta ahora dar a aquella parte del territorio de la República la atención y cuidados que su importancia exige pero siendo necesario no demorar por más tiempo las medidas que puedan poner a cubierto los derechos de la República, haciéndole al mismo tiempo gozar de las ventajas que puedan dar los productos de aquellas Islas, y asegurando la protección debida a su población, El Gobierno ha acordado y decreta:

"Artículo Primero. — Las Islas Malvinas y las adyacentes al Cabo de Hornos, en el mar Atlántico, serán regidas por un Comandante político y militar, nombrado inmediatamente por el Gobierno de la República".

"Art. 2º — La residencia del Comandante político y militar será en la Isla de la Soledad, y en ella se establecerá una batería bajo el pabellón de la República".

"Art. 3.º — El Comandante político y militar hará observar por la población de dichas Islas las leyes de la República, y cuidará en sus costas de la ejecución de los reglamentos sobre pesca de atunifijos".

Con la misma fecha 10 de junio el Gobierno nombró a D. Luis Vernet, Comandante Político y Militar de los Territorios designados en el anterior decreto.

En su vista y después de haberlo comunicado al Gabinete de S. M. Británica, el Encargado de Negocios señor Woodbine Parish dirigió al Ministerio de Relaciones Exteriores, con fecha 19 de noviembre de 1829, la siguiente protesta:

"El infrascripto, Encargado de Negocios de S. M. Británica tiene el honor de informar a S. E. el señor General Guindo, Ministro Encargado del Departamento de Negocios Extranjeros, que ha transmitido a su Gobierno el documento oficial firmado por el General Rodríguez y D. Salvador María del Carril, en nombre del Gobierno de Buenos Aires, y publicándolo el 10 de junio último que contiene ciertas medidas para el Gobierno de las Islas Malvinas".

"El abajo firmado ha recibido órdenes de su Gobierno para hacer presente a S. E. el General Guindo, que al expedir este decreto se ha arrogado una autoridad incompatible con los derechos de soberanía de S. M. Británica sobre las Islas Malvinas".

"Estos derechos fundados en el primer descubrimiento y subsiguiente ocupación de dichas Islas fueron sancionados por la restauración del establecimiento británico por S. M. Católica en el año 1771, el que había sido atacado y ocupado por una fuerza española anterior, y cuyo acto de violencia suscitó acaloradas discusiones entre ambos países".

"El retiro de las fuerzas de S. M. de estas Islas en el año 1774, no puede considerarse como una renuncia de los justos derechos de S. M., aquella medida tuvo lugar siguiendo el sistema económico adoptado en aquel tiempo por el Gobierno de S. M. Británica. Pero se dejaron en la Isla vestigios y señales de posesión y propiedad. A la salida de allí del Gobernador quedó enarbolada la bandera inglesa y se observaron todas las formalidades que indica en el derecho de propiedad, así como la intención de volver a ocupar el territorio en mejor tiempo".

"El infrascripto, en ejecución de las órdenes de su Gobierno, protesta formalmente en nombre de S. M. Británica contra las pretensiones manifiestas por parte de la República Argentina en el precitado decreto de 10 de junio, y contra todo procedimiento que se haya hecho o haga en adelante, en perjuicio de los justos derechos de soberanía que hasta aquí ha ejercido la Corona de la Gran Bretaña".

La inesperada pretensión enunciada en la nota del Sr. Parish sorprendió al Gobierno de Buenos Aires y el Ministerio de Relaciones Exteriores se limitó al acuse de recibo de la protesta prometiendo ocuparse de ella más adelante.

Reinstalado el Comandante Vernet en su colonia, teniendo a su disposición los medios de hacer cumplir las leyes que prohibían la pesca en las costas del Sur, detuvo y embargó, remitiéndolas a Buenos Aires para ser juzgadas, tres goletas norteamericanas que reincidieron en la pesca después de haber sido notificadas de no poderla efectuar en aquellos parajes.

Con motivo de esa captura se siguió un cambio de notas entre la Legación y Consulado de los Estados Unidos y el Departamento de Relaciones Exteriores. El Gobierno de Washington envió el Sr. Vylies en el carácter de Encargado de Negocios para tratar esta cuestión; pero en vez de resolverse por los medios conciliatorios de la diplomacia, el proceder violento del Comandante Duncan de la corbeta americana Lexington, complicó la negociación llevando el 31 de diciembre de 1831, un ataque a mano armada contra la colonia argentina del Puerto de la Soledad, destruyéndolo todo y cautivando a los hombres.

Un atentado semejante cometido en plena paz mereció la más enérgica protesta del Gobierno. La actitud que asumió nuestro Gabinete por este acto desmedido, demostró al Sr. Vylies que su permanencia en Buenos Aires era imposible, si no estaba autorizado para dar satisfacción completa de la ofensa inferida al pabellón nacional y por los daños causados.

El Gobierno de Buenos Aires, en su Mensaje de 1833, dando cuenta a la Legislatura de los hechos ocurridos en la colonia de Vernet y de la gestión iniciada contra los Estados Unidos, agregaba: "La repoblación de las Malvinas fué inmediatamente resuelta del modo que lo han permitido las demás atenciones de la Provincia; pero muy luego tuvo lugar un suceso tan inesperado como desagradable. — El gobierno os dió cuenta de que el Comandante de la corbeta de su Majestad Británica Clío, sostenido por una fuerza superior, y favorecido de circunstancias que ya sabéis, tomo posesión de las Islas en nombre de su Soberano".

Efectivamente, por decreto del 10 de setiembre de 1832 y en vista de no poder regresar a ocupar su puesto el Comandante de Vernet, el Gobierno había nombrado interinamente al Mayor Estivier para desempeñar aquel destino.

A consecuencia de este nombramiento, la goleta de guerra Sarandí, a las órdenes del Comandante Pihero fué despachada para las Malvinas y el 10 de octubre inmediatamente tomaba posesión del Puerto de la Soledad en nombre de la República.

El 5 de enero de 1833 estando repoblada y defendida la Isla por la guarnición argentina de un buque de la armada, tuvo lugar la ocupación del Capitán Onslow, que impuso a nuestros soldados el abandono de la colonia.

La noticia de este avance llevado sobre el territorio de la República sin declaración preventiva y en plena paz, fué conducida a Buenos Aires por los tripulantes de la goleta Sarandí.

Por nota de 16 de enero, el Ministro de Relaciones Exteriores interrogó al Encargado de Negocios de Su Majestad Británica sobre aquel hecho tan ofensivo al honor y al derecho de la República. La respuesta que obtuvo fué: que no había recibido instrucciones de su Corte para hacer comunicación alguna al Gobierno de Buenos Aires sobre aquel asunto.

El proceder del Capitán Onslow reviste el carácter de un atentado contra la Soberanía Argentina. Si su Gobierno podía alegar alguna acción a las Malvinas, nunca esa acción debió salir del perimetro del Puerto Egmont, o Malvina Occidental donde únicamente existió durante ocho años, desde 1766 a 1774 un establecimiento inglés que fué abandonado; pero en la Malvina Oriental o Puerto de la Soledad, cuya distinta posición geográfica se ha demostrado al principio de este memorándum, no tenía Inglaterra ni siquiera una pretendida acción reivindicatoria, autorizada por la posesión temporal respecto de otra Isla que había abandonado en favor de España, sesenta años antes.

Era, pues, un acto de conquista lo que efectaba en territorio poblado por un Gobierno independiente y amigo.

Con este acto, no solo usurpaba derechos indisputables basados en una larga y tranquila posesión, sino que desconocía u olvidaba los principios sostenidos por Mr. Canning en 1823, y que forman la base de la doctrina Monroe, por cuyos principios y doctrina no es permitido a los Estados Europeos fundar nuevas colonias en América.

La Inglaterra ha olvidado, estos principios en las Malvinas, y la República Argentina, en uso de su soberanía desconocida elevó formal protesta ante el Gobierno de su Majestad Británica por la ocupación violenta del Capitán Onslow.

Esa protesta fué objeto de una detenida disensión entre el Gabinete de Su Majestad Británica y el Plenipotenciario Argentino. Por una y otra parte se exhibieron comprobantes del derecho que respectivamente creían tener las dos naciones a los indicados territorios, siendo de notar, que las consideraciones y antecedentes presentados por la Legación Argentina manifiestan de una manera incontrovertible los mejores derechos de la República. Esta disensión fué suspendida en 1841 sin que la Inglaterra hubiera podido demostrar de una manera satisfactoria la justificación de la violencia ejercida por el Capitán Onslow y de su permanencia en las Islas.

A este respecto es oportuno citar que en la sesión del Parlamento del 25 de julio de 1848 en la Cámara de los Comunes, Sir William Malesworth, miembro distinguido de aquella Cámara hizo moción de: "que declarase que en la opinión de la Cámara los gastos Coloniales del Imperio Británico necesitaban ser sujetos a un riguroso examen con la mira de "reducirlos", y después de extenderse en la demostración de esos gastos sobre las principales colonias de Inglaterra, bajó a la categoría de las que calificó onerosas, que fueron algunas de la costa de Africa, y mencionando finalmente, las Islas Malvinas (Falkland Islands), dijo: "Ocurren aquí las miserables Islas Malvinas, donde no se da trigo, donde no crecen árboles, Islas batidas de los vientos, que desde 1841 nos han costado nada menos que cuarenta y cinco mil libras, sin retorno de ninguna clase ni beneficio alguno. Decididamente soy de parecer que esta inútil posesión se devuelva desde luego al Gobierno de Buenos Aires, que justamente la reclama".

Es basado en los antecedentes que preceden y en la formal protesta que tiene pendiente según la declaración dada a su Representante en Londres, en 1849, que el Gobierno de la República Argentina funda sus indisputables derechos a la soberanía de las Islas Malvinas como parte integrante del territorio nacional.

Buenos Aires, Enero 2 de 1886.

\* \* \*

(\*) Véase: Morning Chronical Daily News, del 27 de julio de 1948.

El E. E. y M. P. de S. M. B. al Ministro de R. E.  
Legación de S. M. Británica.

El abajo firmado, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de S. M. B. en la República Argentina, ha tenido el honor de recibir la nota fecha 2 del corriente, en que S. E. el Secretario de Estado y Ministro de Relaciones Exteriores ha contestado a la protesta que el abajo firmado en cumplimiento de instrucciones que el Gobierno de Su Majestad, dirigió a S. E. el día 26 último, en contra de la posible inclusión de las Islas Falkland como Territorio Nacional Argentino en el mapa de la República que va a aparecer y que ahora está preparando el Instituto Geográfico.

S. E. afirma en esta nota que, tanto en su forma como en su fondo, la mencionada protesta está injustificada por la historia, por el derecho y por los hechos.

S. E. hace presente que como el Gobierno Argentino se reserva el derecho de autorizar como oficiales las publicaciones del carácter del mapa, la protesta del abajo firmado carece de fundamento, desde que el Gobierno no ha dado todavía ese paso; no teniendo en manera alguna obligación de hacer rectificaciones oficiales de los informes o de las conjeturas de los diarios.

A esto, el abajo firmado debe replicar que cualquiera que sea la extensión hasta donde el Gobierno Argentino pueda reservarse el derecho de conceder carácter oficial a las publicaciones de la naturaleza del mapa en cuestión, en todo lo que pertenece a la jurisdicción interna de la República, él no puede eximirse, en lo que se refiere a sus relaciones con las Potencias Extranjeras, de la responsabilidad anexa a una publicación autorizada y costeada por el Congreso Nacional, si semejante publicación contiene material que una Potencia Extranjera está justificada en considerar como incompatible o atentatoria de sus propios derechos Soberanos. En el caso en cuestión, el Congreso Nacional ha impuesto, de acuerdo con los términos claros de la ley, al Gobierno Ejecutivo la obligación de pagar un mapa, que, según se ha dicho públicamente, va a contener materia de aquella naturaleza. El Gobierno Argentino, cuando el abajo firmado le pidió algunas explicaciones, rehusó afirmar o contradecir esta afirmación, y su actitud a este respecto no deja al abajo firmado otra alternativa que salvaguardar los intereses confiados a sus cuidados haciendo una protesta anticipada.

S. E. en la nota a que el abajo firmado está contestando, dice a continuación, que aún cuando el mapa estuviera ya publicado y contuviera el detalle que se objeta, el Gobierno de Su Majestad no tendría motivo fundado para protestar, desde que la cuestión de soberanía sobre las Islas Falkland pendiente entre los dos Gobiernos, no sería afectada por él.

S. E. ha de perdonar al abajo firmado que le observe, que el Gobierno de Su Majestad ha mantenido siempre que por la parte que a él le toca, la cuestión de soberanía sobre las Islas Falkland, quedó definitivamente arreglada por las notas dirigidas al Sr. Moreno por Lord Palmerston, con fecha 8 de enero de 1834 y al mismo caballero por Lord Aberdeen el 15 de febrero de 1842, y que la fuerza de la determinación declarada por ellos, de que no permitieran violación alguna de los indudables derechos de la Gran Bretaña sobre las Islas Falkland, no ha sido perjudicada en manera alguna o disminuida en vigor por la declaración hecha por Lord Palmerston al Sr. Moreno en la carta que a este caballero le dirigió con fecha 8 de agosto de 1849.

El abajo firmado, debe observar además, que al atribuirle la admisión de que la cuestión de soberanía está todavía pendiente y sometida a la solución de los dos Gobiernos, S. E. ha ido algo más lejos de lo que ha dicho el abajo firmado en sus declaraciones, quien se limitó a hacer una referencia a la comunicación de Lord Palmerston a que se ha aludido últimamente, como conteniendo la expresión de la situación de la cuestión, como la entiende el Gobierno de Su Majestad, en todo aquello que concierne a la actitud del Gobierno Argentino.

El resto de la nota de Su Excelencia se ocupa del argumento de que, siendo en sustancia la protesta del abajo firmado una declaración incondicional de que el grupo de Islas, conocido por Falkland o Malvinas, forma una parte de los Dominios de la Corona Británica, ignora la historia de las discusiones a que la cuestión de soberanía ha dado lugar, tanto en el siglo pasado como en el presente; y también la historia de la ocupación de las mismas Islas. Su Excelencia pasa rápidamente en revistas estas historias, en la versión de las cuales, tales como se exponen, el abajo firmado no debe entenderse que les presta su adhesión, debiendo entenderse especialmente que protesta contra la afirmación de que a partir del año 1774 hasta el año 1810 los derechos de soberanía fueron asegurados a España y que desde esa última fecha, quedaron en poder de la emancipada República Argentina. En la revista hecha

de ese modo, Su Excelencia omite toda mención de la protesta dirigida por el Encargado de Negocios Británico, con fecha 19 de noviembre de 1829, al Ministro de Relaciones Exteriores de la República, contra el proceder del Presidente de la misma República, al dictar decretos y hacer concesiones de tierra, por su naturaleza actos de soberanía, sobre las Islas en cuestión. Al abajo firmado se le debe permitir observar que la protesta entonces hecha por orden del Gobierno Británico fué lógica y justificadamente seguida por el procedimiento que Su Excelencia denomina como ocupación agresiva.

Su Excelencia se refiere finalmente a un Memorándum transmitido con su nota en el que están expuestas todas las razones sobre que se apoya el Gobierno Argentino para sostener que la soberanía sobre las Islas Falkland le pertenece por derecho; y el cual pide Su Excelencia, al abajo firmado, que lo lleve a conocimiento de su Gobierno.

El abajo firmado, después de haber estudiado atentamente el Memorándum, pide permiso para manifestar a Su Excelencia, que ha encontrado mucho de él a lo cual debe objetar. Pero como la refutación autorizada de muchos puntos de vista esenciales de su contenido sería infinitamente de mayor efecto si viera directamente del Gobierno de Su Majestad, el abajo firmado no se atreve a anticipar, como podría hacerlo muy bien con los documentos que posee, la vindicación detallada de los derechos de la Corona Británica, que los Consejeros de la Reina crean tal vez convenientemente hacer. El abajo firmado no debe omitir, sin embargo, recordar a Su Excelencia el Ministro de Relaciones Exteriores, que él ha tenido ya el honor de recordar a Su Excelencia, por orden del Principal Secretario de Relaciones Exteriores de Su Majestad que el Gobierno Argentino ha sido informado repetidas veces que el Gobierno de Su Majestad no podía consentir violación alguna de los derechos de soberanía de Su Majestad sobre las Islas Falkland; y que en la misma ocasión el abajo firmado añadió que en la opinión del Gobierno de Su Majestad, nada bueno resultaría tal vez, de toda tentativa para reabrir la cuestión.

El abajo firmado aprovecha la presente oportunidad para renovar a Su Excelencia el Secretario de Estado y Ministro de Relaciones Exteriores las seguridades de su más alta consideración.

Firmado: EDMUNDO MONSON.

Buenos Aires, enero 9 de 1885.

\* \*

El Ministro de R. E. al E. E. y M. P. de S. M. B.

El abajo firmado ha tenido el honor de recibir con fecha 9 del corriente la respuesta de S. E. y E. E. y Ministro Plenipotenciario de S. M. Británica, a la nota y Memorándum que, en contestación a su protesta de 26 de diciembre último, le fué oportunamente dirigida.

Si esta nueva comunicación de S. E. se hubiera limitado a la parte que expresa el recibo de la nota y memorándum, y en la que, declinando de una contestación personal, en el punto que se discute, S. E. ha creído conveniente que esos documentos sean contestados directamente por los Consejeros de S. M., el abajo firmado se habría limitado a esperar la indicada contestación a la vez, que verbalmente, se habría complacido en expresar sus agradecimientos por tan aceptada dirección; pero conteniendo la indicada nota del 9, otra parte, en que S. E. expone: que el abajo firmado ha ido algo más lejos de lo que S. E. ha dicho en sus declaraciones al atribuirle la admisión de que la cuestión de la soberanía de las Islas Malvinas está todavía pendiente y sometida a la solución de los dos Gobiernos, no le es posible dejar subsistente tan importante salvedad hecha por S. E.

Al asegurar que S. E. el Sr. Ministro de S. M. Británica había reconocido que la cuestión estaba pendiente desde 1849, el infrascripto se fundaba en un párrafo de su confidencial de 23 de diciembre que así lo expresa y porque encontraba esa declaración exacta y de acuerdo con la correspondencia de la época.

La apreciación que hoy hace S. E. de la nota Lord Palmerston, de 8 de agosto de 1849, es un punto en que el abajo firmado tiene el sentimiento de manifestarle, que no está en armonía con los documentos cambiados en esa fecha, por el Ministro inglés y nuestra Legación.

El abajo firmado se inclina a suponer que S. E. el Sr. Ministro de Su Majestad Británica no tiene conocimiento pleno de aquella correspondencia y es por eso que da un significado erróneo a la respuesta de Lord Palmerston, entendiendo que quiso decir al Representante Argentino, en su correspondencia de 8 de agosto citada, que la cuestión Malvinas estaba terminada.

Si S. E. el Sr. Ministro de Su Majestad Británica tiene la deferencia de leer la protesta del Plenipoten-

ciario Argentino de 31 de julio de 1849, que el infrascripto tiene la satisfacción de acompañar, junto con la respuesta de que fué objeto se convencerá con su alto y distinguido criterio, que la interpretación que hoy ha dado S. E. a la respuesta de Lord Palmerston, no es ajustada a sus precedentes, y que lo verdadero es lo que antes había expresado S. E. en orden a encontrarse pendiente la cuestión Malvinas.

En presencia de tan clara demostración, S. E. ha de encontrar justificada la inteligencia que en la nota de 2 enero, ha dado el infrascripto a su manifestación confidencial citada, sin exltrimar en lo mínimo lo que consta de documentos fehacientes y cuya rectitud de sentido, no presenta ninguna duda.

Con tal motivo, el abajo firmado tiene el honor de renovar a S. E. el Sr. Ministro de Su Majestad Británica, las seguridades de su alta consideración.

Firmado: FRANCISCO J. ORTIZ.

Buenos Aires, enero 13 de 1885.

### COPIA

“My Lord: En el relato de la sesión del 27 del corriente en la Casa de los Comunes, que hacen los diarios, aparece una pregunta por un Miembro de ella, Mr. Baillie, sobre la cuestión entre el Gobierno de Buenos Aires y el Gobierno Británico acerca de las Islas Malvinas (Falkland Islands) y estado en que se halla el asunto, y en la respuesta que dió V. E. como Ministro de la Corona, se le atribuye haber dicho que: “Habiendo estado inocupadas dichas islas por algún tiempo, tomó posesión de ellas la Gran Bretaña, y mantiene desde entonces un establecimiento y que según creía V. E., sería muy desearterado el recibir una correspondencia que había cesado con consentimiento de una de las Partes, y del sostén de la otra”.

“Estas expresiones son tomadas del relato de Times; otro papel, el Dayle News, las registra en estas palabras: “Lord Palmerston creía que bajo estas circunstancias el Honorable Caballero hallaría que no había mucha utilidad en abrir la correspondencia que había cesado por la adqueescencia de ambas partes”.

En consecuencia de esto porque el salien-cio de esta Legación no se tome alguna vez por confirmación de la errónea aserción que se atribuye a V. E., caso que efectivamente haya ocurrido, me permito recordar a V. E. que el Gobierno de Buenos Aires y Confederación Argentina, nunca ha consentido en el despojo de su soberanía en las Islas Malvinas, que le hizo el Gobierno Inglés, en 1833; y que lejos de retirar su protesta de 17 de junio de aquel año, reiterada en la de 29 de Diciembre de 1854, ha mantenido sus indisputables derechos a aquella posesión por todos los medios que han estado en su poder, y constantemente ha declarado su justa queja por falta de satisfacción.

En sus Mensajes al Cuerpo Legislativo, desde entonces y año por año, ha consignado un formal recuerdo de la cuestión y ha mantenido los reclamos. Es de suponer que esta clase de documentos son transmitidos por los Agentes Públicos a los respectivos Gobiernos, y deben sin duda estar en el archivo de ese Departamento. Sólo citaré, pues algunos de ellos, y que me hago el honor de acompañar para facilitar la referencia.

En el Mensaje de 1843, se lee lo que sigue:

“El Gobierno confía en que el de S. M. B. por un acto honorable de justicia acrece el momento de atender los derechos de la República al territorio de las Islas Malvinas”.

En el de 1844: “El Gobierno no ha cesado de reclamar el perfecto derecho de la República al territorio de las Malvinas”.

En fin en el último Mensaje de fecha 27 de Diciembre de 1848, se dice: “Invariablymente sostiene el Gobierno de la Confederación los incontestables derechos de la República al territorio de las Islas Malvinas”.

En este sentido han sido las órdenes que ha recibido y continúa recibiendo en esta Legación, para vigilar este asunto; y si, de algún tiempo a esta parte, la correspondencia no ha sido tan activa, esto es debido a estar la discusión casi agotada y al estado de las relaciones desde la Intervención; pero S. E. el Vizeconde Palmerston, en su alto saber, no ha podido sin duda equivocar la internisión de la correspondencia con un consentimiento y adquisicencia, tácito o expreso, que de ningún modo se ha dado por el Gobierno Argentino a los actos a este respecto del Gobierno de Su Majestad.

Tengo el honor de ser, con toda consideración, My Lord, de V. E. su más obediente, humilde servidor.

MANUEL MORENO.

Julio 31 de 1849.

A S. E. el Vizeconde de Palmerston.

(TRADUCCION):

### DEPARTAMENTO de NEGOCIOS EXTRANJEROS

8 de agosto de 1849.

Señor:

Tengo el honor de avisar a Vd. el recibo de su nota de 31 de julio en que expresa que la respuesta, que habían referido algunos papeles de Londres, haber yo dado a una pregunta que me hizo Mr. Baillies en la Casa de los Comunes el 27 de julio, no describía correctamente el estado de la cuestión entre el Gobierno Británico y el Gobierno de Buenos Aires respecto de las Islas Malvinas; y tengo el honor de informar a Vd. que sea lo que fuere lo que me hayan atribuido los papeles públicos haber dicho en la ocasión antes citada, siempre he entendido que el asunto en cuestión se halla exactamente en el estado que Vd. ha descripto en su comunicación.

Tengo el honor de ser, con la más alta consideración, Señor, su más obediente y humilde servidor. Al Señor Moreno etc. etc.

(TRADUCCION):

El E. E. y M. P. de S. M. B. al Ministro de R. E.  
Legación de S. M. Británica.

El abajo firmado, ha tenido el honor de recibir la nota de fecha de hoy, en que S. E. el Secretario de Estado y Ministro de Relaciones Exteriores, le ha hecho notar lo que S. E. considera una inexactitud en la nota del abajo firmado, del 9 del corriente; y ha tenido la bondad de enviarle copias de la correspondencia cambiada entre Lord Palmerston y el Sr. Moreno en 1849.

El abajo firmado, se apresura a manifestar su agradecimiento a S. E. por la consideración que ha mostrado en transmitirle esta correspondencia, de la que existe, sin embargo, una versión idéntica, tanto en español como en inglés, en los archivos de la Legación de Su Majestad, y que el abajo firmado ha consultado, como lo ha sido también toda correspondencia cambiada con suma frecuencia, durante el progreso de la discusión entre los Gobiernos interesados.

En contestación a las observaciones hechas ahora por S. E. el abajo firmado se ve compelido a manifestar que él no puede ver, en nada de lo que ha emanado de él durante esta controversia, admisión alguna de que el Gobierno de Su Majestad, o que él personalmente consideren la soberanía de las Islas Falkland como una cuestión pendiente en todo aquello que concierne a la Gran Bretaña.

Con fecha 5 de marzo de 1843, Lord Aberdeen escribía una nota al Sr. Moreno con las siguientes palabras: “y el abajo firmado tiene también que informar al Sr. Moreno que el Gobierno de Su Majestad considera como final la declaración con que el abajo firmado escribía su nota al señor Moreno de fecha 15 último, relativa a la determinación del Gobierno de Su Majestad, de no permitir violación alguna de los indubiables derechos de la “Gran Bretaña, sobre las Islas “Falkland”.

A la nota de marzo 10, en que el Sr. Moreno replicaba a Lord Aberdeen, el Gobierno de Su Majestad, conseqente con su determinación de considerar concluida la cuestión de lo concerniente a él, no dió contestación alguna.

La nota de 30 de agosto de 1849 en que Lord Palmerston asegura al Sr. Moreno que el “había entendido siempre que el asunto en cuestión se halla exactamente en el estado descripto por el Sr. Moreno en su comunicación”, no puede en manera alguna afectar la posición, del Gobierno de Su Majestad, por cuanto ella sólo admite que (en tanto que el Gobierno de Su Majestad mira la cuestión como concluida), tiene conocimiento que el Gobierno Argentino ha dejado abierta su protesta”.

Convencido, como necesariamente debe estarlo, el abajo firmado, de que el Gobierno Argentino, por intimamente persuadido que está de la justicia de su reclamación, no puede ignorar que el Gobierno de Su Majestad ha declarado repetidas veces que él, por su parte, considera como indubiables, los derechos soberanos de la Gran Bretaña, y que no permitirá que ellos sean violados, declarando que su determinación sobre esta cuestión era final, no puede comprender por qué el Gobierno Argentino habría de esperar que haga, por sí o parte del Gobierno de Su Majestad, la admisión de que la cuestión está pendiente.

El, nada puede encontrar en su nota de 23 último, que confirme las vistas de S. E., porque si así fuera, le rogaría a S. E. que le permitiese indicarle, que en esa nota se ha abstenido enteramente de admitir la fuerza de la analogía

sobre que S. E. se basa y aprovecha esta oportunidad para explicar que así lo hizo, por deferencia hacia S. E., con quien no desea estar en desacuerdo en un asunto de apreciación, que al considerarlo por el momento de relativamente menor importancia, sostenía en realidad una opinión enteramente distinta de la de S. E.

Antes de terminar esta nota, el abajo firmado, con toda la deferencia hacia el ilustrado criterio y experiencia de S. E. el Ministro de Relaciones Exteriores, se toma la libertad de hacerle presente que, en los pasos que ha dado recientemente, no hay nada que sea incompatible con la actitud que, durante los últimos cincuenta años, ha observado el Gobierno de Su Majestad, con respecto a este asunto. Las instrucciones que el abajo firmado ha recibido, lamentan cualquiera tentativa por parte del Gobierno Argentino para reabrir la discusión sobre los méritos de una cuestión, sobre la cual el Gobierno de Su Majestad declaró hace mucho tiempo, que había pronunciado su última palabra. Al hacerse cargo, pues, de la transmisión, al Conde Granville, del Memorandum incluido en la nota de S. E., de fecha 2 del corriente el abajo firmado se expone a la muy probable desaprobación del Gobierno de Su Majestad, que le recordará sin duda alguna, que él debía haber solicitado al Gobierno Argentino que siguiese el uso más ordinario de la rutina diplomática, encargando a su Ministro en Londres que dirigiese a Su Señoría las comunicaciones que pueda tener que hacer al Gobierno de su Majestad sobre este asunto. Pero los sentimientos de respeto que sinceramente abriga el abajo firmado por S. E. el Presidente de la República y por S. E. el Ministro de Relaciones Exteriores lo han decidido a consentir en el pedido que se le ha dirigido, y a correr el riesgo de la reprensión que el principal Secretario de Estado para los Negocios Extranjeros, tendrá perfecto derecho de dirigirle por haber obrado de esa manera.

El abajo firmado aprovecha esta oportunidad para renovar a S. E. el Ministro de Relaciones Exteriores las seguridades de su más alta consideración.

Firmado: EDMUNDO MONSON.

Buenos Aires, enero 13 de 1885.

(TRADUCCION):

El E. E. y M. P. de S. M. B. al Ministro de R. E.  
Legación de S. M. Británica.

Buenos Aires, mayo 5 de 1885.

Señor Ministro:  
Refiriéndome a la correspondencia cambiada entre los dos, en los meses de diciembre y enero últimos, relativa al nuevo mapa de la República Argentina que confecciona actualmente el Instituto Geográfico Argentino, tengo el honor de manifestar, por encargo del Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Negocios Extranjeros, que el Gobierno de S. M. B. colige de aquella correspondencia que el Gobierno Argentino desecha toda responsabilidad respecto a dicho mapa.

Aprovecho la ocasión para ofrecer a V. E. las seguridades de mi más alta consideración.

Firmado: EDMUNDO MONSON.

El Ministro de R. E. al E. E. y M. P. de S. M. B.

Buenos Aires, mayo 6 de 1885.

Señor Ministro:  
Con la mayor satisfacción he recibido la nota de V. E. en que refiriéndose a la correspondencia cambiada con este Ministerio, relativo al nuevo mapa de la República que prepara el Instituto Geográfico Argentino, me manifiesta por encargo del Ministro de Negocios Extranjeros que el Gobierno de S. M. B. deduce de aquella correspondencia que el Gobierno Argentino desecha toda responsabilidad respecto de dicho mapa.

Al acusar recibo de tan interesante comunicación, me es altamente satisfactorio saber que el Gobierno de S. M. B. ha considerado aquella obra en el mismo concepto que he tenido el honor de presentarla a V. E., en las comunicaciones ahudadas.

Aprovecho esta nueva oportunidad para reiterar a V. E. las seguridades de mi más alta consideración.

Firmado: FRANCISCO J. ORTIZ.

A. S. E. el Sr. E. E. y M. P. de S. M. B.,  
Honorable Edmundo Monson.

## El estado de la discusión sobre Las Malvinas en 1888

El Gobierno Argentino Reitera el Mantenimiento de su Protesta

A raíz de la publicación de la Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores de 1887, en la que se hacía referencia a la existencia de una cuestión pendiente relativa a la soberanía de las Islas Malvinas, el representante británico en Buenos Aires, por instrucciones de su gobierno presentó sus objeciones a esa referencia, alegando que conforme a una correspondencia de Lord Aberdeen dirigida al representante argentino en Londres, don Manuel Moreno, el 8 de enero de 1842, la discusión sobre las Malvinas, "quedaba cerrada".

El 20 de enero de 1888, el ministro de Relaciones Exteriores de la República Argentina, D. Norberto Quirno Costa, remitió al Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de S. M. B., Sr. F. Falkenham, una extensa nota expresando su extrañeza por "la manera absoluta con que el Sr. Marqués de Salisbury, Ministro de Negocios Extranjeros, da por cerrada la discusión en una cuestión de soberanía en que ambas partes se invocan títulos y derechos".

La cancillería argentina recordaba entonces, en esa nota que en fecha muy posterior a las expresiones diplomáticas cambiadas y citadas por el ministro británico, había documentos del gobierno inglés, del año 1849, por los que en vez de darse por cerrada la discusión sobre las Malvinas, "el asunto se halla exactamente en el estado" considerado por el gobierno de la Argentina.

Luego reproduce la cancillería argentina las notas cambiadas entre el Ministro Moreno y Lord Palmerston, en Londres, que son las siguientes:

De Moreno a Palmerston, del 31 de Julio de 1849:

"En el relato de la sesión del 27 de Julio, en la casa de los Comunes, que hacen los diarios, aparece una pregunta por un miembro de ella, Mr. Baillie, sobre la cuestión entre el gobierno de Buenos Aires y el gobierno británico, acerca de las Malvinas (Falkland Islands) y estado en que se halla el asunto. Y en la respuesta que dió V. E. como ministro de la Corona, se le atribuye haber dicho que:

"Habiendo estado inocupadas dichas islas, por algún tiempo, tomé posesión de ellas la Gran Bretaña, y mantengo desde entonces un establecimiento" y que según creía V. E. sería muy desacertado el recibir una correspondencia que había cesado por el consentimiento de una de las partes y el sostén de la otra".

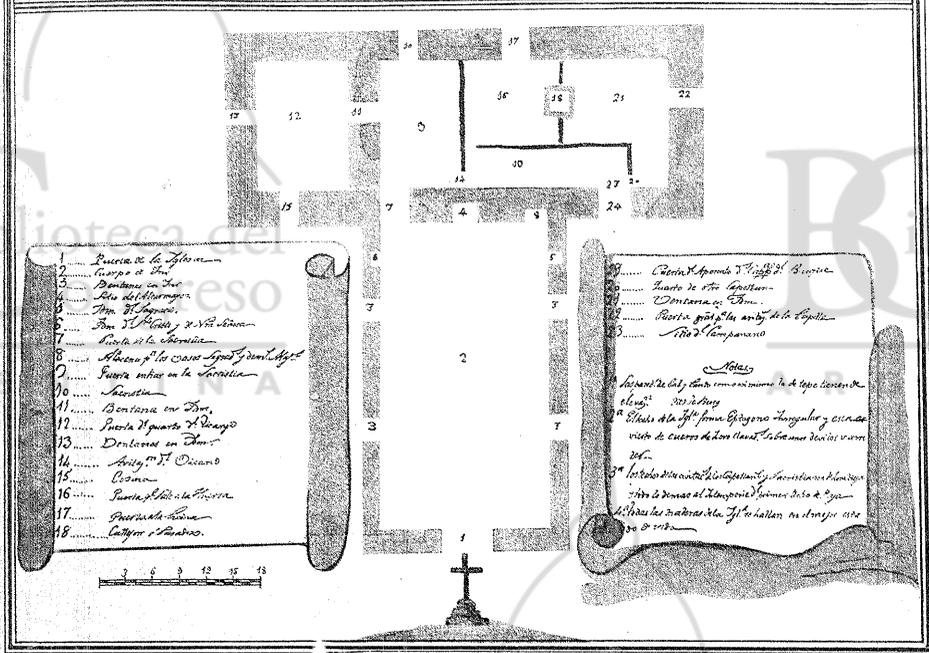
Estas expresiones son tomadas, decía el Ministro Moreno, del relato del *Times*; otro papel, el *Daily News*, las registra con estas palabras: "Lord Palmerston creía que bajo estas circunstancias el honorable caballero hallaría que no habría mucha utilidad en abrir la correspondencia que había cesado por aquiescencia de ambas partes", etc.

"En consecuencia de esto, porque el silencio de esta Legación no se tome alguna vez por confirmación de la errónea aserción que se atribuye a V. E., caso que efectivamente haya ocurrido, me permito recordar a V. E. que EL GOBIERNO DE BUENOS AIRES Y LA CONFEDERACION ARGENTINA NUNCA HABRIA CONSENTIDO EN EL DESPOJO DE SU SOBERANIA EN LAS ISLAS MALVINAS, QUE LE HIZO EL GOBIERNO INGLÉS EN 1833; Y QUE LEJOS DE RETIRAR SU PROTESTA DEL 17 DE JUNIO DE AQUEL AÑO, REITERADA EN LA DE 29 DE DICIEMBRE DE 1834, HA MANTENIDO SUS INDISPUTABLES DERECHOS A AQUELLA POSESION, POR TODOS LOS MEDIOS QUE HAN ESTADO EN SU PODER, Y CONSTANTEMENTE HA DECLARADO SU JUSTA QUEJA POR FALTA DE SATISFACCION".

Contestando el visconde Palmerston a tan perentoria interrogación respecto al estado de la reclamación Malvinas, con fecha 8 de Agosto decía al representante argentino: "Tengo el honor de acusar a Vd. el recibo de su nota del 31 de Julio, en que expresa que la respuesta que habían referido algunos papeles de Londres haber yo dado a una pregunta que me hizo Mr. Baillie en la Casa de los Comunes el 27 de Julio, no describía correctamente el estado de la cuestión entre el gobierno británico y el gobierno de Buenos Aires, respecto de las Islas Malvinas, y tengo el honor de informar a Vd. que sea lo que fuese lo que hayan atribuido los papeles públicos, haber dicho en la ocasión antes citada, SIEMPRE HE ENTENDIDO QUE EL ASUNTO EN CUESTION SE HALLA EXACTAMENTE EN EL ESTADO QUE Vd. HA DESCRITO EN SU COMUNICACION.

Al finalizar la nota, el canceller argentino Dr. Quirno Costa declaraba "que hoy, como antes, el gobierno argentino mantiene su protesta respecto a la ilegítima ocupación de las Islas Malvinas, que no abandona ni abandonará jamás sus derechos a esos territorios y que en todo tiempo, hasta que le sea hecho justicia, los considerará como parte integrante, en la prioridad del descubrimiento, de la ocupación, en la posesión iniciada y ejercida en el reconocimiento tácito y explícito y en la adquisición por tratado de estos títulos que pertenecían a la España".

Plano de la Capilla y Anexiones de los Capellanes de la Isla de la Soledad de Malvinas Datas en 30 de Noviembre Año de 1803



La Corte de España ordenaba por Real Ordenanza de octubre de 1766, al Virrey de Buenos Aires:

"Con el fin de que tengan las Islas Malvinas el fruto espiritual que conviene, ha resuelto el Rey que V. E. pida a los Superiores de la Religión de San Francisco, dos religiosos de entera satisfacción que a mas del expreso objeto, pueda emplearse uno en el tantear de las costas del Estrecho de Magallanes la reducción de aquellos indios, que según han experimentado

los franceses, se manifiestan afables y proporcionados al trato de gentes."

En atención a esta orden, cuatro religiosos fueron a las islas, procediéndose entonces a la construcción de la Capilla en Puerto de la Soledad. La primitiva capilla era de tepes, pero 30 años después, como puede verse en el plano la iglesia ya estaba construida de cal y canto, su techo era de la forma de un polígono irregular, y contaba como edificio anexo la casa habitación para los capellanes. (De la ob. c. de J. G. L.)

## LOS MAPAS DE LA ARGENTINA

deben Representar el total del Territorio de la República

En 18 de Septiembre de 1937, bajo la Presidencia del General Justo, se dictó un decreto por el cual se prohibió la publicación de mapas que no representasen el total del territorio de la República.

El texto de dicha resolución tomada en acuerdo de Ministros comprende siete artículos, que transcribimos a continuación:

Artículo 1º — Prohíbese la publicación de mapas oficiales y no oficiales de la República Argentina que no representen el territorio de la Nación en toda su extensión, sean cuales fueren los fines de ilustración a que se los destine.

Art. 2º — En las impresiones que se hagan y que por razones de la escala empleada, se vea en la necesidad de fraccionarla, podrá ello hacerse a una escala única.

Art. 3º — Las reparticiones, oficinas, dependencia y servicios oficiales, como asimismo las escuelas, instituciones y demás entidades oficiales subvencionadas por el Estado, quedan obligadas a reemplazar

de inmediato todos los mapas de la República Argentina que estén mutilados, por otros que se encuentren en las condiciones establecidas en los artículos 1º y 2º del presente decreto.

Art. 4º — Por el Ministerio del Interior se remitirá a los Señores Gobernadores de Provincia copia del presente decreto, solicitando su cooperación para el cumplimiento del mismo en el territorio de las mismas.

Art. 5º — Las autoridades nacionales en todos los lugares sujetos a esta jurisdicción, quedan encargadas del cumplimiento del presente decreto.

Art. 6º — Las Secretarías de Estado dispondrán lo que fuere conveniente para el fiel cumplimiento del propósito que motiva este decreto.

Art. 7º — Dése al Registro Nacional y archívese en el Estado Mayor General del Ejército.

El Mapa que debe publicarse en la forma autorizada oficialmente, es el que aparece en una lámina de esta misma obra y que es reproducción fotográfica de una edición del Instituto Geográfico Militar

# Cómo Define el Problema de la Antártida el Presidente de la Nación Argentina

Corresponde al Excmo. Sr. Presidente de la Nación Argentina, General de Brigada Don Juan Domingo Perón, el honor insigne de haberse impuesto del mandato de la historia y de la geografía, para servir a su patria, en el tiempo y en el espacio, y a América en su tradición de doctrina y en su prestigio universal, planteando, decididamente, la solución del problema de la Antártida en un ambiente de paz y de justicia.

La gran virtud de este estadista en cuya visión la América aparece como un mundo realmente nuevo, consiste, indudablemente, en interpretar con fidelidad el pasado de su patria, y en disponerse a llenar el presente con una acción que acerque cuanto antes el porvenir mejor de la República Argentina. Y consiste también en que esa acción la asocia a la práctica de una real solidaridad continental, y a un ideal de paz que hace extensivo a todos los pueblos de la tierra.

Un jefe de Estado, de tal visión, no sólo llega a auscultar el alma de las masas ciudadanas, para modelar su obra conforme a la realidad anímica de la Nación; obedece, al mismo tiempo, a una razón telúrica que le permite contemplar el medio físico de la patria como un amplio escenario en que no debe perdonarse el vacío o la ausencia de una realización.

Son bien conocidos los fundamentos que acreditan los títulos jurídicos del país sobre la Antártida.

Es innegable que los Estados interesados en resolver los problemas de posesión sobre la Antártida, deben abrir el debate sin demora. Así lo quiere y piensa de que la Nación Argentina, segura de que sus justas aspiraciones se afirman en principios internacionales incommovibles. No hay ninguna razón jurídica que pueda invocarse en contra de los títulos nacionales, y, de realizarse la convocatoria de una asamblea - de la que también se manifiesta partidaria la Nación Argentina -, esperamos que las deliberaciones traigan las soluciones integrales de manera tal, que no se llegue a la lesión jurídica, ni territorial para ninguna de las partes actuantes y muy especialmente, que no se hagan presentes en ellas, odiosas imposiciones de voluntades determinadas, ni menos subordinaciones de ninguna naturaleza a soluciones preconcebidas.

La Nación Argentina, ha sometido sus pruebas de derecho en el problema de la Antártida. Admitirá con igual respeto jurídicos las pruebas de los demás Estados, pero al proclamar los derechos argentinos sobre los suelos del Sur, sobre la Antártida, ante la opinión internacional, reafirma una vez mas que su trabajo diario por la consagración de su política de pacificación, no es anhelo de renunciamiento, ni menos negación de lo que constituye una posesión determinada por la jurisdicción indiscutida e indiscutible de Argentina sobre la zona austral.

El magno asunto de la Antártida, con las proyecciones estratégicas y económicas que ofrece, debe ser tratado con la debida responsabilidad. Toda la contribución argentina, a la solución de tan importante asunto, con el propósito de resolverlo en la forma más amplia posible y de acuerdo a la trayectoria internacional, tiene una sola directiva: defender la soberanía de la república y acreditar ante el mundo, los

¿Cómo iba entonces a descuidar, profetándolo, el problema de la Antártida, desde el punto de vista nacional e internacional?

Una nación como la Argentina, nacida para la gesta de los llanos y de las cumbres, y para la roca del mar, —porque campos, cordilleras y costas contribuyeron en su formación para disponerla a todos los destinos luminosos— debe, naturalmente, vivir en el ámbito histórico y geográfico que le corresponde, con toda la plenitud de la soberanía de su bandera.

Tal es, lo que podría llamarse, un estado de conciencia argentina en este periodo feliz de la República. Estado de conciencia que se traduce y se interpreta, con firmeza y con altura, por S. E. el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores y Culto Dr. Juan Atilio Bramuglia, en el terreno internacional.

Estos juicios nos vienen a la mente al reproducir, en sus párrafos esenciales, las palabras con que en la nota preliminar de un libro del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Excmo. Sr. Presidente de la Nación se refiere, con nitida claridad, al problema de la Antártida:

derechos imprescriptibles a la zona discutida.

Las aspiraciones argentinas y sus derechos al reconocimiento del dominio referido, han sido ya fundamentados sobria y elocuentemente por la Cancillería de la República. No puede estructurarse sobre la base de expediciones y manifestaciones de jurisdicción accidentales, posesión de esas tierras ó derechos adquiridos.

El hecho fundamental, de que las zonas de que se trata constituyen la natural prolongación geológica de nuestro territorio, situado en la parte más austral y en el extremo sur de América está diciendo que, a las razones de derecho, se suman, también, las razones geográficas e históricas del continente.

La Nación Argentina, defenderá celosamente su soberanía territorial y, en la discusión pacífica de sus derechos, expresará su voluntad indeclinable, de que no se alteren los títulos legítimos que ofrece.

General JUAN D. PERON  
Presidente de la Nación Argentina



El Patagonia, nabe insignia de la expedición naval argentina de 1947. fotografiada en el mar antártico a la luz de la media noche.

## LAS EXPEDICIONES CIENTÍFICAS HACIA EL POLO SUR

Habiendo el Sexto Congreso Internacional de Geografía, reunido en Londres, en 1895, recomendado a las Sociedades científicas del mundo para que contribuyeran a la exploración de las zonas australes del globo, diversas naciones se aprestaron a cumplir con la recomendación. La verdadera expedición científicamente coordinada comienza en 1901, pero antes de ese año Adrián de Gerlache zarpa de Amberes el 10 de agosto de 1897 con el *Bélgica*, recalando en las Shetlandias del Sur en enero de 1898. Explora el archipiélago de Palmer, y su viaje da nombre al estrecho que justicieramente lo recuerda. Queda bloqueado por los hielos en los 69 grados y 50 minutos de latitud sur y 80 grados de longitud oeste, de donde puede salir un año después y se dirige a Punta Arenas.

Otro expedicionario, C. E. Borchgrevink, zarpa de Inglaterra en *Southern Cross*, el 22 de agosto de 1898, visita la tierra Victoria, inverna en bahía Robertson y hace el reconocimiento del límite de hielo hasta la longitud 164 grados y 33 minutos.

El 13 de noviembre del mismo año, sale del Cabo de Buena Esperanza en el *Valdivia* el expedicionario alemán doctor Karl Chun, quien no halló la isla Thompson que era su objetivo.

Luego vienen las expediciones coordinadas, y con sectores de actuación preestablecidos, que veremos en seguida. Más tarde, desde 1907, los nombres de los expedicionarios Shackleton, Charcot (segunda expedición), Amundsen, Scott (segunda expedición), Mawson, Shirase, Flechner, etc., aparecen como ligados al empeño de llegar al polo sur.

Veamos ahora las expediciones que fueron coordinadas. Muchas son las expediciones que siguieron a éstas. Pero nuestro objeto aquí es hacer ver que la Argentina, desde principios del siglo, es decir, desde el tiempo en que aquéllas se realizaron bajo un espíritu de cooperación internacional, estuvo activa como participe inicial y como continuadora en la gran empresa del conocimiento de la región polar, en cuyo sector que le corresponde por derecho, tiene extendido su dominio.

Las diversas informaciones de los navegantes que no concordaban entre sí, y las dificultades que hallaban a su paso los audaces expedicionarios que se internaban en los mares del Sur, sin poder definir exactamente las rutas que se veían obligados a seguir, contribuyeron a mantener en el mundo la incógnita polar hasta fines del siglo XIX, pese a las naves que desde el año 1520 se lanzaron en el mismo derrotero de Magallanes.

Por tales razones, reconocidos hombres de ciencia estuvieron de acuerdo en afirmar que solamente enviando a esos lugares expediciones netamente científicas y perfectamente dotadas, se podrían realizar trabajos que permitirían ahondar aún más los escasos conocimientos que se tenían de aquellas regiones.

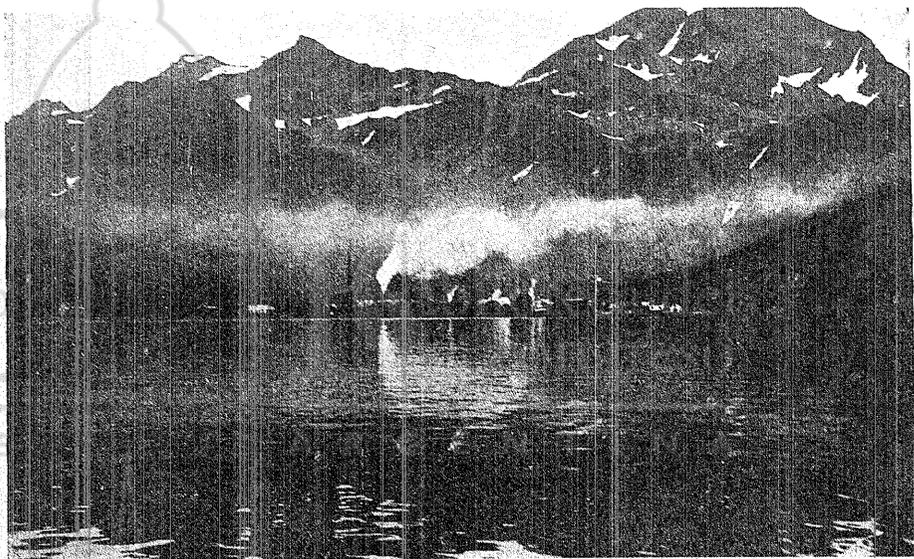
“Fué así como en el año 1901 —dice José Manuel Moneta— por iniciativa de la Sociedad Geográfica de Londres y con la colaboración de diversos países, se organizó una gran Expedición Antártica Internacional de la que formaría parte Inglaterra con el buque *Discovery*, bajo las órdenes del capitán Scott; una expedición alemana a bordo del *Gauss*, al mando de Von Drygalski; otra sueca que mandaba el conocido geólogo doctor Otto C. Nordenskjöld con el buque *Antartic*, y la cual exploraría la parte sudeste de la Tierra de Graham, expedición de la que luego formó parte el entonces alférez de la Armada Nacional don José M. Sobral y, finalmente, la expedición francesa que, con el buque polar *Le Français*, conduciría al doctor Charcot.”

Cada una de estas expediciones tenían asignado el sector en que debían actuar en cumplimiento de un vasto plan científico. Ese plan abarcaba magnetismo terrestre, geofísica, meteorología, oceanografía, topografía, y fauna y flora antártica.

Uniéndose a esta gran empresa internacional, de reconocimiento y estudio de la región polar, organizábase en Escocia otra expedición, la que debía tener por jefe al explorador ya de fama, Capitán William S. Bruce. Esta expedición, como la de Nordenskjöld, debía tener después una relación muy particular con la Argentina, pues a ella se debería el origen del que desde 1904 es el Observatorio Nacional de las Islas Orcadas del Sur. La República Argentina en esa época, no sólo cooperó en toda forma, al éxito de la misión confiada al *Antartic*, al que abasteció de víveres y carbón, y a cuya disposición ordenó que estuvieran todos los recursos de la base de Ushuaia; sino que también, adhiriéndose a los fines del Comité Internacional, y asociando los servicios de su territorio a los reclamos de la ciencia para una investigación a fondo de la realidad polar, instaló el primer observatorio en la Isla del Año Nueve, que quedó a cargo, desde entonces, de la Armada Nacional.

Tal es el origen de las expediciones científicas más fecundas en resultados que fueron llevadas a cabo, al comenzar el siglo, hacia el Polo Sur. La presencia de la Argentina en ellas, es un título más de este país, que jamás se desinteresó de todo cuanto en el orden nacional e internacional se relaciona con las islas y los mares que corresponden a la configuración de su territorio y con el casquete polar en que continúa la línea de los Andes.





Vista de los establecimientos de la Compañía Argentina de Pesca, en Georgia del Sur, la isla San Pedro de los navegantes españoles que llegaron hasta ella en 1756, con el buque *León*, y en la cual faenaron "por vez primera lobos marinos y focas para extraerles sus cueros y grasas".

La producción total de barriles de aceite en el antártico desde la iniciación de la industria en 1904-5 hasta 1941-45 (por convenio internacional la temporada de caza comprende del 1° de noviembre al 30 de abril) ha sido de 40.677-470, figurando la Argentina en el cuartito lugar, después de Noruega, Gran Bretaña y Japón, con 1.968,281 barriles. Le siguen en orden de importancia de producción en ese período, Alemania, Panamá, Estados Unidos, Danes y Chile.

Para ampliar esta información, y en el afán de registrar en este Atlas todo lo que tenga valor documental dentro del asunto de que trata, reproduciremos las noticias dadas a conocer por Julián Palero, en el N° 107 de la Revista "Argentina Anstral", proporcionadas al mismo por el capitán Fridthjof Jacobsen, quien desempeña actualmente la gerencia de la Compañía Argentina de Pesca, S. A.

Bajo la inspiración del capitán Carlos A. Larsen, el mismo quien ya des-

pués de viajes anteriores por los mares del sur (1890-1894) volviera como capitán del *Antarctic* en la expedición del sabio Nordenskjöld (1901-1903), se fundaba en Buenos Aires, en 1904, la Compañía Argentina de Pesca, S. A. la que contó desde sus orígenes con la colaboración de la firma Ernesto Tornquist y Cia, con sede en Bmé. Mitre 531. El primer directorio de la Compañía fue integrado con los señores H. H. Schlipper, presidente y Pedro Christophersen y Th. De Rary, vocales. En ese mismo año la Compañía adquirió en Noruega los veleros *Louis*, de 1.800 toneladas, *Rolf*, de 400, mandando construir al mismo tiempo el ballenero *Fortuna*. Ya inscritas en la matrícula argentina de barcos mercantes, las mencionadas naves zarparon de Buenos Aires el 3 de noviembre de 1904, conducidas por el capitán C. A. Larsen, secundado éste por los señores Thv. Tharsen y Fridthjof Jacobsen para llegar a Georgia del Sur después de 13 días de muy pesada navegación. De este modo correspondió a las empresas privadas de la Argentina la iniciación de una explotación moderna de la industria ballenera en esta parte del globo. Y es por considerar a estas naves de un valor histórico inestimable, frente a las actividades argentinas en el antártico, desde principios del siglo, que venimos a asociarlas a la ordenación de las piezas documentales.

## EL OBSERVATORIO METEOROLÓGICO Y LA ESTACION RADIOTELEGRÁFICA DE LAS ORCADAS DEL SUR

### UNA INCIDENCIA DIPLOMÁTICA

La expedición antártica llevada a cabo por el explorador escocés W. S. Bruce, que había partido de Edimburgo el 2 de noviembre de 1902, establecido en la isla Laurie del Archipiélago de las Orcadas del sur un observatorio meteorológico sin haber solicitado permiso a la Argentina.

Es indudable que Bruce, advertido de la falta cometida, y ya que su labor era científica y su proceder no abrigaba ninguna intención política de reconocimiento de la soberanía de Inglaterra sobre esas islas, resolvió presentarse personalmente ante el gobierno argentino y ofrecerle en transferencia las construcciones efectuadas en la isla, poniendo al mismo tiempo a disposición del gobierno el buque expedicionario "*Scotia*" para que la comisión recibidora que se designe pueda trasladarse hasta el lugar.

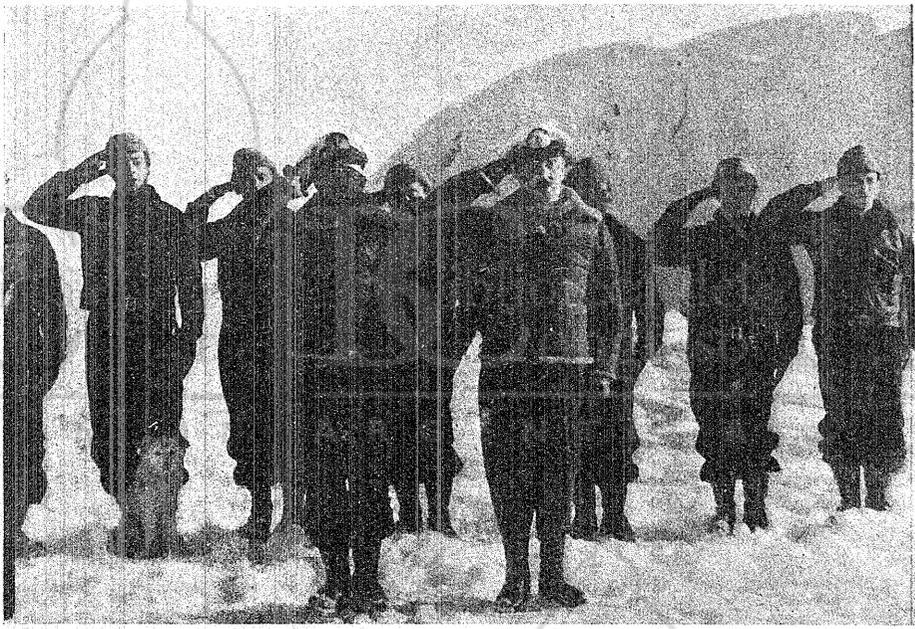
El gobierno argentino se hizo cargo del primitivo observatorio, disculpando la falta de Bruce, ya que éste sabía muy bien a quien dirigirse, —al gobierno argentino y no al británico— para correr con el mantenimiento de la estación. Fue así como el 22 de febrero de 1904 el país al que corresponde la soberanía de las islas, se hizo cargo de la pequeña instalación de Bruce, y envió hasta ellas el personal técnico necesario, los instrumentos correspondientes y los viveres. Desde entonces hasta la fecha, durante más de 40 años, la Argentina ha estado en posesión efectiva y de derecho de las Orcadas del Sur, con el símbolo de la estación amparada por su pabellón, y del personal que allí presta servicio regular.

La Oficina Meteorológica Argentina, que es organismo del Ministerio de Agricultura, ha seguido mejorando

a través de ese largo espacio de tiempo, de más de ocho lustros, los servicios que presta a la ciencia y a la Patria la estación de las Orcadas. Con la intención de que los beneficios de la estación alcanzasen al mundo, como una contribución de la Argentina a un servicio universal, el Ministerio de Agricultura procedió en 1925, después de más de veinte años de sostenimiento ininterumpido de la estación meteorológica, a la instalación de una estación radiotelegráfica en las Orcadas del Sur. Y cosa curiosa, recién en esa fecha Inglaterra se dio por apercebida de que el Ministerio de Agricultura de la Argentina, tenía una estación en las Orcadas, con lo que la Argentina no hacía sino ejercer su indiscutible derecho de soberanía, sobre su territorio continental, sus mares territoriales y sobre sus islas. El embajador británico en Buenos Aires opuso entonces sus observaciones a la instalación de la estación radiotelegráfica, contestándole el Canciller Angel Gallardo, el 30 de noviembre de 1925, que no podía aceptar las reservas opuestas por Gran Bretaña, y que "la República respecto a las oficinas construidas en el territorio argentino, procederá en este asunto de acuerdo con lo previsto en las Convenciones Internacionales radiotelegráficas de que es signataria."

Luego viene, como era natural, la incorporación de la estación de las Orcadas, al servicio internacional de la Unión Postal Universal. En fecha 14 de setiembre de 1927, el Jefe del Servicio Internacional, de la Dirección General de Correos y Telégrafos de la Nación se dirige a la Oficina Internacional de la Unión Postal en estos términos:

"Refiriéndome a su carta circular número 2.122/53 del 22 de marzo último, relativa a nuestro pedido de in-



Solemne instante en que los hombres del destacamento naval antártico argentino escuchan la ejecución del himno de la patria.

formas sobre la jurisdicción territorial de cada administración de la Unión Postal, tengo el honor de rogarle quiera hacer saber a las diferentes oficinas de dicha Unión Postal, que la jurisdicción territorial argentina se extiende de *derecho* y de *hecho*, a la superficie continental, al mar territorial y a las islas situadas sobre la costa marítima, a una parte de la isla Tierra del Fuego, a los Archipiélagos de los Estados, Año Nuevo, Georgia del Sur, Orcadas del Sur y a las tierras polares no delimitadas.

*De derecho*, no pudiendo ejercerlo de *hecho*, debido a la ocupación mantenida por la Gran Bretaña, le corresponde también el Archipiélago de las Malvinas” .....

Esta comunicación, firmada por Luis M. Camúsi, y que aparece transcrita en la Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores del año 1927, motivó una nueva nota del embajador británico Sir Malcolm Arnold Robertson, fechada el 17 de diciembre de 1927, acompañando una *prememoria* que se refiere a las Islas Malvinas y a las Orcadas del Sur y Georgia del Sur, sosteniendo que las autoridades argentinas se excedían al invocar el *derecho* de la República sobre las islas, que han estado bajo la *ocupación británica ininterrumpida durante un siglo* y expresaba la confianza de que la presencia de las relaciones eminentemente amistosas que siempre han existido entre ambos gobiernos, se adoptarían las medidas para desaprobando la acción de la Dirección General de Correos y Telégrafos de la Nación.

El 20 de enero de 1928, contesta la Cancillería argentina, y dice “que si bien es exacto que desde 1833 esas islas —las Malvinas— han estado bajo ocupación británica, no lo es menos, que desde esa fecha, y en diversas oportunidades el gobierno argentino ha protestado por dicha ocupación y por el acto originario que la determinó.”

“En lo que concierne a las islas Orcadas del Sur, ratifica lo manifestado en su nota de fecha 15 de diciembre pasado, en el sentido de que este gobierno lamenta no poder compartir la opinión del gobierno de S. M. B. desde el momento que todos los precedentes confirman la situación legal de la República Argentina con relación a esa soberanía, que deriva, aparte de otros derechos inalienables, de la primera ocupación efectiva y constantemente mantenida.”

En cuanto a la Dirección General de Correos y Telégrafos de la Nación, el ministro Antonio Sagarna manifestaba que la declaración de la misma fecha a requerimiento de la Oficina Postal de Berna “se concreta a dejar constancia de una situación que realmente es la que existe” y “se ajusta en un todo a los antecedentes que invoca el gobierno para sostener su soberanía sobre las islas.”

## La Declaración Argentina en la Conferencia Panamericana para el Mantenimiento de la Paz y la Seguridad del Continente

*La Delegación Argentina declara que dentro de las aguas adyacentes al Continente sudamericano, en la extensión de costas correspondiente a la República Argentina en la zona llamada de seguridad, no reconoce la existencia de colonias o posesiones de países europeos y agrega que especialmente reserva y mantiene intactos los legítimos títulos y derechos de la República Argentina a las Islas Malvinas, Islas Georgias del Sur, Islas Sandwich del Sur, y tierras incluidas dentro del sector antártico argentino, sobre el cual la República ejerce la correspondiente soberanía.*



Esta Declaración figura en el Acta Final de la Conferencia, suscrita en Petrópolis, Estado de Río de Janeiro, por todas las Naciones Americanas. La Delegación Argentina a esa Conferencia estaba integrada por el Doctor Juan Atílio Bramuglia, Ministro de Relaciones Exteriores y Culto; Doctor Enrique V. Corominas, Embajador de la República; Doctor Oscar Ivanissevich, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en los Estados Unidos de América; Doctor Pascual La Rusa, Embajador de la República; General Nicolás C. Aceame, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en los Estados Unidos del Brasil; Doctor Roberto A. Ares, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario.



# La Marina de Guerra Argentina en la Antártida, a Principios del Siglo

\*

## PROEZA DE LA NAVE "URUGUAY"

La marina de Guerra argentina, cumpliendo la misión que le corresponde, como guardiana de la soberanía nacional en los mares territoriales, y como mantenedora del espíritu de sacrificio que constituye su tradición, ha realizado en la Antártida, desde el principio y en el curso de este siglo, obras de verdadero aliento y de significación nacional e internacional.

Por medio de su Marina de Guerra, la Argentina ha estado presente en la Antártida y en el pensamiento del mundo, con una acción visible del ejercicio de sus derechos y con una obra que es índice de la capacidad realizadora de sus hijos.

Nada ni nadie pudo impedir jamás que la Marina cumpliera su programa en el Antártico, y al seguir cumpliéndolo en forma continuada y progresiva no puede tenerse otra impresión de su labor que la que surge de un dominio ejercido con la convicción profunda del derecho que para ello le asiste.

Su misión ha sido llenada hasta hoy en forma intensiva y múltiple y ella ha sido reflejada en bien de la humanidad, en servicio de la ciencia y en beneficio de la patria. Si tuviéramos que buscar un comienzo a esa misión, nos remontaríamos a principios del siglo, cuando en 1903 la corbeta *Uruguay*, comandada por el capitán de fragata Julián Irizar, rescata de la prisión de los hielos polares la expedición científica que había enviado el gobierno de Suecia a la zona antártica, bajo la dirección del sabio doctor Otto Nordenskjöld, y bajo el comando del capitán C. A. Larsen, en el buque "Antarctic". Dicha expedición era compuesta además de un grupo de especialistas entre los cuales figuraba el profesor Anderson, jefe de la comisión científica, y sus colaboradores y colegas Bodman y Ekelof.

El ballenero *Antaric* había recalado en Buenos Aires en 1901. El gobierno argentino miró con simpatía la empresa, y de común acuerdo con los expedicionarios resolvió integrar la comisión científica con un oficial argentino que fue el entonces alférez de fragata José M. Sobral, y suministró al *Antaric* carbón y víveres, asegurándole al mismo tiempo toda la ayuda que le fuese necesaria desde su partida del puerto de Ushuaia.

El representante argentino que así integraba la expedición debía participar en todos los estudios de tan importante campaña polar, en cumplimiento de la patriótica iniciativa del entonces ministro de Marina, capitán de navío don Onofre Betbeder, cuya clara visión del porvenir de la Antártida argentina marcó rumbo a la marina nacional.

El 21 de diciembre de aquel año, salía el *Antaric* de Buenos Aires, rumbo al Antártico. El 21 de febrero, después de desembarcar parte de los expedicionarios, entre ellos Nordenskjöld y Sobral, en la isla Snow Hill, situada a los 66°, 30 m. de latitud, volvía la proa al norte para regresar a Ushuaia, en cuya zona debía hacerse estudios y relevamientos hasta el próximo verano en que debía volver en busca de la misión científica desembarcada. Llegado el verano, partió de nuevo hacia Snow Hill, dejando el capitán Larsen un pliego en que marcaba el itinerario a cumplir, con la advertencia de que si el *Antaric* no regresaba a Ushuaia para fines de abril sería solamente porque la expedición necesitaba auxilios.

La nave no regresó en el tiempo indicado. La expedición había quedado aislada en el infierno blanco del casquete polar, y el *Antaric*, que había venido del lado de los hielos del polo norte, sería, a esas horas, una presa inmóvil del polo sur.

Ante la falta de noticias de los expedicionarios, se despertó la ansiedad del mundo. Charcot, que estaba aun en el período de preparación de su después célebre viaje, apresuró sus trabajos, porque así lo decidía el gobierno de Francia, en el deseo de salvar la vida de los expedicionarios. Por su parte, el gobierno argentino no tardó en disponerse para la obra de auxilio que se hacía necesario, consistente de que él era participe de esa expedición en cuyo seno estaba el teniente Sobral, y animado también del sentimiento de solidaridad que frente a las desgracias une a los hombres y a los pueblos.

El Ministerio de Marina destinó para el fin del auxilio la cañonera *Uruguay*, equipándola para hacer frente a

las contingencias polares. Equiparla, significaba, en este caso, transformarla. Ella ya había servido en la "escuadra Sarmiento", en 1875. Era de 550 toneladas. Vieja por sus servicios, e inadecuada para el objeto del salvataje reclamado, parecía una aventura el tener que utilizarla. Pero no se disponía de otro surcador de mares que reuniese mejores condiciones. Es entonces cuando, antes de la proeza del cruceo de la nave, se proyecta y se ejecuta la proeza de su transformación. Como este hecho cabe recordarlo como un honor de la marina argentina, ya que muestra el pensamiento directriz de sus jefes, con la capacidad para afrontar las más difíciles situaciones, reproduciremos aquí lo que Armando Braun Menéndez escribe con abundante detalle en el número 197 de "Argentina Austral". De la vieja embarcación "no se utilizaron —dice— más que el casco y los palos machos. Al casco de hierro, además, se le colocó por dentro un forro de madera, llenando el hueco con corcho, y por fuera se le reforzó con chapas de acero a fin de hacerlo resistente a la presión del hielo; y en cuanto a sus frágiles palos, provistos antes de velas cangrejas, se les transformó en una sólida arboladura de barca, con gavias dobles para velas cuadradas. Se le sacó también su vieja máquina y la caldera, poniendo en su lugar las del destroyer "Santa Fe". Respecto a la obra muerta, ésta se reforzó levantando lomos de ballena que cubrieron la proa y la popa y erigiendo un puente central a prueba de embuscos. El buque quedó dividido mediante siete mamparos de hierro en otros tantos compartimientos estancos y se arregló convenientemente su disposición interior para dar comodidad a oficiales y tripulantes. El trabajo de transformación constituyó para la época una verdadera obra de arte en la construcción naval; y el mérito corresponde al Arsenal de Marina, del que era jefe el contraalmirante Barilari, y a los técnicos que proyectaron las obras, Sundblad Rosetti y Jacinto Caminos, este último teniente de navío que había obtenido su título de ingeniero constructor naval en la Universidad de Glasgow".

Bien hace Braun Menéndez en darnos esta descripción tan breve y tan completa de la proeza realizada, pues el asunto merece el homenaje de nuestro tiempo. Cuantas veces el argentino de hoy repita la lectura que antecede, tantas veces encontrará un motivo para sentirse tan capaz de realizaciones en la medida que lo requiere el mar, ese mar que es parte de su tradición, y en cuyo dominio pacífico y fecundo está la clave del destino de su patria.

"El 8 de octubre de 1903, el presidente de la República, general Julio A. Roca, despedía a los expedicionarios con bellas palabras de aliento, mediante las cuales y después de señalar la noble importancia de la misión en que estaba interesada la ciencia, amén de ser un deber de humanidad, celebraba la habilidad de los ingenieros navales que habían convertido a la vieja nave en un buque fuerte y bien provisto, y les expresaba finalmente su confianza en el éxito de la empresa y su deseo de poder saludarlos triunfantes a su regreso".

Comandaba la *Uruguay*, como queda expresado más arriba, el teniente de navío Julián Irizar, y le secundaban el teniente de fragata Ricardo F. Hermelo y el alférez de navío Jorge Jalour.

Al detenernos en esta referencia conviene dejar constancia de que tanto el proyecto de transformación del buque, como la ejecución de ese proyecto, se cumplieron dentro de los tres meses escasos, lo que realiza aún más el esfuerzo realizado, correspondiendo así al gobierno argentino el hecho de haber podido ser el primero, frente a los otros gobiernos del mundo, en poder colocarse al servicio de la salvación de los expedicionarios.

Durante ese tiempo transcurrido, allá en la prisión polar, la expedición se sentía abandonada, y sin seguridad alguna de que un auxilio feliz y a tiempo pudiese socorrerla. Na había la comunicación inalámbrica que hoy acerca entre sí a todos los rincones del mundo y hace posible que un dolor o una alegría del hombre alcance una irradiación universal. El *Antaric* no había podido cumplir su programa de recuento con los miembros de la expedición que quedaron en misión de estudio en la región polar. La nave desaparecía en el abrazo de los hielos y los expedicionarios ya solo veían pasar el tiempo con el aumento de las penurias; con todo, es-



## VUELO DE EXPLORACION DE UN AVION DE LA MARINA DE GUERRA A LA ANTARTIDA EN VIAJE SIN ETAPAS



Publicamos a continuación el texto de la Conferencia radial sobre el vuelo a la antártica, pronunciada por el contratribunante Gregorio A. Portillo, quien fuera el jefe de la misión aérea tan exitosamente cumplida, el 13 de diciembre de 1947. De este modo, este Atlas Documental, trata de registrar, en forma nitida y completa, un acontecimiento que a mas de ser de carácter eminentemente argentino, interesa vivamente al mundo como esfuerzo de la aviación en su penetración al Polo Sur.

El día sábado 13 del corriente (diciembre de 1947) un avión naval, en cumplimiento de órdenes expresas del Ministerio de Marina, inicia un vuelo de exploración y reconocimiento a la zona antártica, partiendo del Aeródromo Comandante Luis Piedrabuena, en el Territorio de Santa Cruz. A este efecto, este Aeródromo fué anticipadamente preparado como Base de Opera-

ciones, dotándose de todos los elementos auxiliares indispensables para apoyar al avión que debía ser empleado en la expedición aérea.

El vuelo se inicia a las 4 hs. 45 ms. en condiciones de tiempo locales poco favorables, pues durante la noche había soplado fuerte viento arrachado con granizo, habiendo además plafond bajo y visibilidad reducida. No obstante esto y ante la apreciación que se hizo de las condiciones meteorológicas probables en el Océano Glacial Antártico, se tomó la resolución de iniciar el vuelo en las condiciones mencionadas.

El avión elegido para el vuelo fué un Douglas cuadrimotor, especialmente preparado para actuar en zonas frías y convenientemente equipado con todos los elementos necesarios para asegurar una sobrevivencia efectiva en caso de que, por

diversas causas, la máquina tuviera que afrontar un acentuado de emergencia o un aterrizaje imprevisto en los hielos de las regiones polares. La tripulación estaba compuesta por 5 Oficiales y 5 hombres del Personal Subalterno, con lo que quedaron cubiertos todos los servicios que demanda un avión de gran porte, destinado a tareas tan especiales como las que iban a realizar. Esta dotación quedó, además, integrada con un operador cinematográfico que tenía la misión de registrar, todos los acontecimientos que se fueran produciendo en el transcurso de la expedición.

El servicio meteorológico, coordinando su acción con el de comunicaciones, venía trabajando desde días antes de la preparación de la carta del tiempo, mediante el acopio de informaciones nacionales y extranjeras relativas a la zona del Océano Glacial Antártico, y fue así como el día 12 por la tarde ya pudo tomarse, en principio, la decisión de iniciar el vuelo en la madrugada del día siguiente. Esta situación quedó claramente establecida a la una de la mañana, con el pronóstico producido del análisis de las condiciones generales reinantes, a lo largo de toda la ruta que debía recorrer el avión Douglas. Estas en resumen pueden sintetizarse diciendo que se encontraría mal tiempo para el vuelo hasta más allá de la Tierra del Fuego, en que debía ir mejorando a medida que se avanzaba hacia la Antártida.

En las condiciones descriptas, el avión decoló con sus tanques de nafta completos, más otros adicionales fueron instalados para incrementar su autonomía, a fin de alcanzar, dentro de la zona polar, los puntos culminantes desde el punto de vista del reconocimiento y la exploración. La ruta quedó fijada para efectuar el vuelo sin etapas, llegando a la isla Decepción, en las Shetland del sur, pasando previamente por el Cabo de Hornos. Desde allí fue intención trasladarse al archipiélago Melchior, en la Bahía Dallman, pero, efectuando, reconocimientos previos en la costa norte de la tierra de Graham. Sobrevolando el archipiélago, debería tomarse una decisión a fin de establecer el regreso o bien continuar el vuelo, hasta sobrepasar el círculo polar antártico, ya sea sobre el mar de Wedell a la altura de la isla Wettel o bien sobre el mar de Bellingshausen, a la altura de la isla Adelaida y bahía Margarita. Fue esta última la resolución tomada, después de considerar las condiciones meteorológicas reinantes en la zona y la situación general del avión, especialmente los consumos efectuados hasta ese momento. Fue así como el D-54 con rumbo SW cruza el círculo polar antártico antes de llegar a la isla Adelaida y sobre el meridiano 68° de Greenwich.

En concordancia con lo mencionado el vuelo quedó dividido en cuatro etapas, con características propias, a saber: alcanzar la isla Decepción, sobrevolando, en primer término la parte sur del continente, efectuando el cruce del estrecho de Drake. La segunda etapa, el reconocimiento de la parte norte de la Tierra de Graham, estrecho de Gerlache, las islas de Lieja y Bravante, hasta la bahía Dallman, en cuyo interior se encuentra el archipiélago Melchior. En una de sus islas se ha construido, hace un año aproximadamente, el observatorio que mantiene el Ministerio de Marina. La tercera etapa consistía en llegar hasta el círculo polar antártico y, finalmente, el regreso al punto de partida por un recorrido algo mayor de 4.000 kilómetros.

En la primera etapa que se ha mencionado el avión tuvo que soportar fuertes vientos de proa, viéndose obligado a remontarse hasta 11.000 pies de altura a fin de montarse sobre la capa nubosa que se extendía hasta más allá de las 200 millas al sur de Cabo de Hornos. Con esta determinación fue posible iniciar una navegación astronómica mediante observaciones de sol, lo que permitió conocer en todo momento, la exacta posición de la aeronave. La medida adoptada representó, en principio, el tener que consumir una cantidad de combustible adicional a lo que se había calculado, a causa de la trepada con carga máxima que en ese momento era de 66.000 libras, es decir aproximadamente 34 toneladas. Una navegación de contacto sobre el mar en esta primera etapa, hubiera sido peligrosa por tener que atravesarse la cordillera que bordea el Canal de Beagle y ello en condiciones pésimas de visibilidad, a lo que debe agregarse que en pleno Estrecho de Drake y en gran parte de este trayecto estaba nevando fuertemente, al mismo tiempo que soplaban un viento huracanado el que hubiera hecho derivar la máquina más allá de lo aconsejable. En la forma descripta, se mantuvo el avión durante gran parte de la travesía sobre el Estrecho de Drake, hasta que, a unas 150 millas de la Shetland del Sur, se redujo la altura para navegar en contacto con el mar. Fue así, como a 11 horas, aproximadamente, se observa en el horizonte los primeros puntos blancos que se supuso fuesen témpanos navegando a la deriva, y así conjuntamente con esto se observa una cinta blanca que va aumentando por momentos. Erán los picos nevados de las numerosas islas que constituyen las Shetland del Sur, las que corren paralelas a la Tierra de Graham, o sea el Continente Antártico propiamente dicho, separadas entre sí por una distancia de 130 kilómetros.

El avistaje de las primeras tierras polares, desde la proa del D-54, donde nos habíamos congregado constituyó un acontecimiento emocionante por el significado tan especial que tenía para el vuelo que se estaba realizando, al par que ello representaba para cada uno de nosotros la realización del anhelo de llegar a las inhóspitas regiones polares, tan llenas de leyendas como de misterio.

Hasta donde podía alcanzar la vista, sólo era

dado ver el inolvidable espectáculo de tierra que iban surgiendo detrás del horizonte cubiertas por un manto de nieve en contraste vigoroso con el azul acentuado del mar, dando la sensación de que la magnificencia extraordinaria del Continente Antártico, con sus cordilleras imponentes, era un mundo que nacía repentinamente ante el asombro incontentible de quienes teníamos el privilegio de asistir, con deleite, a la contemplación de las maravillas que nuestra vista captaba con viva emoción.

Mientras tanto, el avión se mantenía a altura reducida, debido al bajo plafond de la capa de nube que cubría prácticamente toda la zona Antártica, y también para conservar al máximo la visibilidad, lo que permitía sortear las elevaciones de las primeras islas que, conjuntamente con las de Snow, Smith y Low, cerraban el horizonte hacia la Península de Palmer. Mientras tanto en el mar aumentaba el número de témpanos de formas caprichosas y variados aspectos, cuyas características y coloraciones podían observarse en toda su magnitud, desde el aire, siéndonos permitido ver a través del agua, gran parte de la porción sumergida de los mismos. Pero la velocidad del avión no permitía detenerse en la contemplación del extraordinario concierto de panoramas que ofrecía la cadena de las Islas Shetland y que se renovaban a cada instante. Fue así como, casi repentinamente, surge detrás de aquellas, la famosa Isla Decepción cuya forma y disposición, tan característica, constituye una novedad. En efecto, se trata de la cima de un volcán apagado que sobresale del mar, formando en su interior una enorme bahía en lo que corresponde ser el cráter. Sus costas son elevadas, alcanzando a 500 metros y extraordinariamente irregulares y las playas interiores, de pendientes suaves, estaban desprovistas de nieve, como si ellas conservaran una temperatura superior a la normal en esas regiones. Cuando el avión penetró a la bahía, se presentó a la vista una enorme dársena, perfectamente resguardada de los vientos y del mar, la que constituye un refugio seguro para los buques que navegan por esa zona.

De la Isla Decepción el avión puso proa a la Tierra de Graham a fin de reconocer la elevada cordillera que la bordea y hasta donde lo permitiera la nubosidad existente. Esta extensa península que proviene del Continente Antártico, separa los mares de Wedell y Bellingshausen y determina una diferente climatología para cada uno de ellos. A este respecto, el gran explorador norteamericano Almirante Byrd ha dicho que "el mar de Wedell es la tumba de los anticiclones que se forman en el Océano Antártico y sobre el Estrecho de Drake".

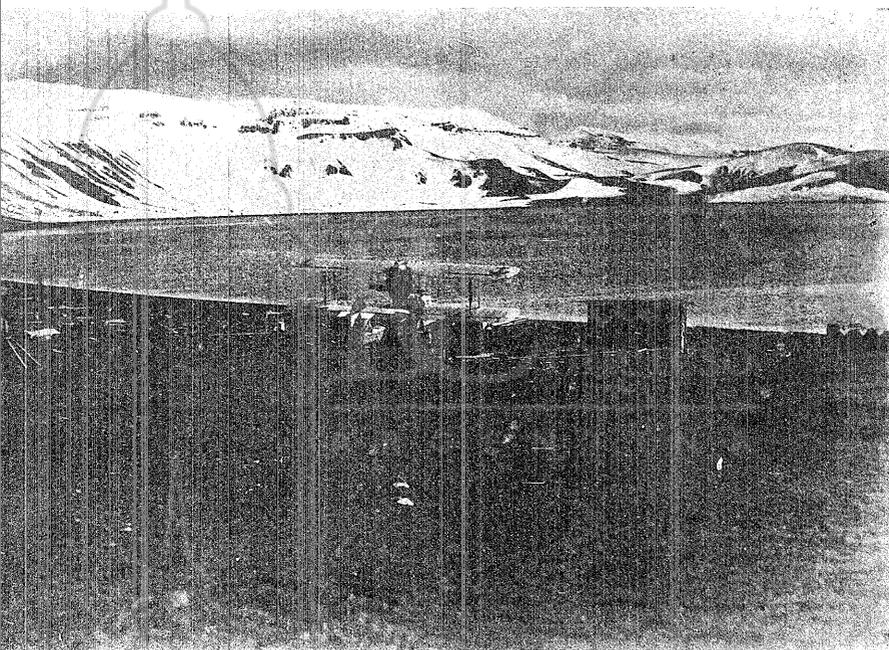
Tan pronto como pudo distinguirse los primeros aspectos del Continente, se advirtió también que la ruta a seguirse hasta el archipiélago Melchior, por el Estrecho de Gerlache, formando entre la península y el archipiélago de Palmer, se presentaba con poca visibilidad por lo que se decidió llegar al punto mencionado, recorriendo la parte norte de las islas Lieja y Bravante. Contorneadas estas islas, sin más alternativa que el espectáculo ofrecido por témpanos que la rodean y enormes depósitos de nieve en las mismas, donde los cerros de más de 1.900 metros de altura, perdidos entre las nubes, constitúan verdaderas murallas, se llegó a la bahía de Dallman en cuyo centro, un conjunto de islas de pequeña magnitud, totalmente cubiertas de nieve y hielo, constituyen el archipiélago del Melchior. A poco andar, pudo advertirse, proyectadas contra la nieve, las antenas de la radio instalada en el Observatorio, y mientras se volaba sobre él se observó la presencia del personal, constituido por 2 Oficiales y 7 hombres de nuestra Armada, que cumplen allí la patriótica misión de contribuir, con el sacrificio de su imponente aislamiento, a los estudios de diferente orden que se le han encomendado. Fue realmente conmovedor divisar este minúsculo refugio, perdido entre las nieves eternas que lo rodean, donde ese grupo de argentinos, mantiene izada la bandera de la patria como testimonio de nuestra soberanía. La emoción que se apoderó de todos, en el avión, fué compartida en igual grado por los camaradas del Observatorio, lo que queda patetizado en el telegrama que remitieron respondiendo a nuestro saludo y que dice:

*"Señor Almirante: Un nombre del personal, del teniente 'Oliver Otero y en el mio, agradezco conceptuoso mensaje emocionado aún por el magnifico vuelo de las alas navales.*

*Teniente Nadaud".*

El avión, reduciendo su altura, pasó sobre el lugar a manera de despedida, mientras deja caer un tubomensaje con correspondencia, diarios y revistas, apreciando que ello constituye el mejor obsequio para quienes han permanecido casi un año aislados materialmente de sus hogares. Cumplida esta honrosa misión que nos impulsos al planear el vuelo, se toma altura para salir nuevamente al mar contorneando la isla Amberes, notable por su gran extensión y el monte Francés —de 2.800 metros— que la domina, cubierto de nieve, cuya cima solo un instante fué posible admirar.

Establecido el rumbo SW, y tan pronto como dejamos por la cola la bahía Dallman, se advierten los primeros síntomas de formación de hielo en la superficie del mar y, pocos instantes después, estamos sobrevolando el "pack", es decir, la enorme extensión de mar helado, que rodea las tierras antárticas y que, sin interrupción, se extiende hasta 100 kilómetros de la costa, sobre el Estrecho de Drake.



na visita de la Isla Decepción en la Antártida, donde la Argentina man-  
un destacamento naval, un Observatorio meteorológico y una es ción

radiotelegráfica. "Este lugar es muy visitado por comisiones científicas y de  
caza pelágica de distintos países".

Tuvimos ante la vista el espectáculo más  
ordinario de las regiones polares que, por su magnificencia,  
cittuyó para nosotros un deleite indescriptible, moviendo el ánimo  
a la extraordinaria contemplación de tan admirable panorama.  
Lista de este desierto helado, que se perdía en el horizonte, ahon-  
n más en nosotros la extraordinaria sensación de soledad que  
argaba nuestros ánimos, sobrecogiendo el espíritu de los 10 tri-  
ntes del avión y trayéndonos a la memoria los dramas vívidos  
onas como esas, por tantos exploradores que rindieron sus vidas  
ras de la ciencia y en beneficio de la humanidad y cuyos nom-  
se perpetúan en cada uno de los accidentes geográficos de las  
ones recorridas. Y es así como tan pronto estuvimos sobre el  
helado, que los perfiles de las costas e islas se iban confundien-  
on la continuidad del "pack", haciéndose difícil establecer con-  
sión donde comienzan o terminan, al mismo tiempo que los  
les desaparecen mientras islas e islotes, conformados en una  
masa de blancura extraordinaria que llegó a cegarnos, con la  
nosidad reflejada, pierden su carácter individual.

En estas condiciones pasamos el estrecho de  
nark, que separa la isla Ambers del Continente Antártico y el  
picplago de las islas argentinas, las que prácticamente estaban  
tas entre las masas de hielo flotantes que la circundaban.

A esta altura del vuelo se iba francamente,  
demanda del Círculo Polar Antártico, que debía ser cruzado  
s de llegar al extremo norte de la isla Adelaida, dejándose en  
vuelo, a la izquierda, numerosas islas que, separadas del Con-  
te, van formando con él profundos canales navegables. A me-  
que se avanzaba hacia el Sur, la altura de las nubes disminuía  
horizonte se presentaba brumoso, con lo que la visibilidad de-  
ca considerablemente. Se apreció, en este momento, que las con-  
iones meteorológicas en la Bahía Margarita iban empeorando  
el vuelo. En efecto, este lugar es famoso por los temporales y  
vientos huracanados que allí soplan.

A 13 hs. 41 ms. el avión cruza el Círculo  
ar Antártico; todos los miembros de la expedición sentimos la  
ación del deber cumplido y quizás, íntimamente, la satisfacción  
haber alcanzado un anhelo abrigado durante el largo tiempo  
duraron los estudios y preparativos de la empresa, que precisa-  
te, terminaban en ese instante. Y fué en ese preciso momento,  
anta significación para la expedición aérea, que se envió a S. E.  
señor Ministro de Marina el siguiente despacho:

"Con profunda emoción informo a V. E. que a 13 horas 41  
minutos se ha cruzado el Círculo Polar Antártico, en me-

*"ridiano 68° por segunda vez, colocando a nuestra patria  
"junto al país que, por el aire, tuvo el privilegio de ser el  
primero".*

No obstante el acontecimiento mencionado,  
se mantiene la derrota y se sigue volando al SW hasta que alcan-  
zada la latitud 67° 20', se pone rumbo al N. en demanda del Cabo  
de Hornos, cruzando así, por segunda vez, el famoso y temido es-  
trecho de Drake. El avión alcanza la Tierra del Fuego a la altura  
de bahía Aguirre, donde se observa todavía la cola del temporal que  
azotó esas regiones en las primeras horas del día y, una hora des-  
pués, sobrevuela Rio Gallegos, capital del territorio de Santa Cruz,  
para aterrizar finalmente a 20 hs. 15 ms. en la Base de Operaciones  
de Comandante Luis Piedrabuena. Hasta ese instante el avión se  
había mantenido en vuelo, en forma ininterrumpida, durante quince  
horas y media.

Hasta acá una síntesis del vuelo realizado cu-  
mo imperativo de órdenes y disposiciones del Ministerio de Marina.

La Aviación Naval, parte integrante de  
nuestra Marina de Guerra, había cumplido con la misión que le  
corresponde como vigia avanzado de la Flota. Estando concebida  
para satisfacer los requerimientos del poder marítimo, forma parte  
de su organización de la misma manera que los otros elementos  
que la constituyen. Es por esto que, en esta oportunidad, su ac-  
ción, basada en su expresión más singular, ha estado orientada en  
el sentido de contribuir con su esfuerzo a la política que la Marina  
de Guerra desarrolla en la zona Antártida, no sólo como afirma-  
ción de la soberanía argentina en regiones de indiscutible continui-  
dad geográfica, sino también para ayudar al conocimiento de las  
zonas polares, como aporte a la ciencia y al esfuerzo que desde hace  
más de un siglo, se viene realizando para alcanzar el conocimiento  
del casquete polar.

No es desconocida para los argentinos la ac-  
tuación que nuestra Marina ha tenido en la zona Antártica. Ella  
escribió en expediciones inolvidables a través de los mares borras-  
cosos del Océano Glacial Antártico, páginas elocuentes de nuestra  
historia naval. Es así como tenemos, en el año 1903, la primera  
expedición de la Corbeta Uruguay al mando del capitán de fragata  
Julían Irizar, para salvar a la expedición sueca de Nordenskjöld;  
la segunda de la corbeta Uruguay al mando del capitán de fragata  
Ismael F. Galindez, el 10 de diciembre de 1904; la del capitán Vago,  
con el Transporte Guardia Nacional, en 1923; la del capitán Odde-  
ra, con el "19 de Mayo" en 1942, la que se repite al año siguiente  
al mando del capitán Harriague y, finalmente, al comienzo de este

la que fué mandada por el capitán García y formada por seis miembros de nuestra Marina y un Ballenero.

¡Frente a estas magníficas tradiciones, le cabe un lugar en la historia de la Antártida a la Aviación Naval que ha querido asociarse al sacrificio de los hombres del mar, que han querido afirmar —con la elocuencia de los hechos— la soberanía de la Patria en tierras que son una prolongación de su territorio a la polo mismo.

El vuelo a que me he referido no ha sido, en manera alguna, una improvisación sino el resultado de un estudio completo donde intervienen los más variados factores tendientes a enseñanzas, sacar conclusiones y experiencias y preparar sobre bases firmes, otros vuelos similares que han de demostrar a qué punto están unidas, con vínculos evidentes y efectivos, mar y aire, las regiones que hoy han despertado un singular interés en muchas naciones del mundo.

En la expedición nada se dejó librado al azar y es por ello que se previeron, no sólo los elementos indispensables para afrontar condiciones rigurosas de tiempo, sino también contingencias imprevistas. A este efecto el avión estuvo equipado con elementos de sobrevivencia y salvamento y los viveres indispensables para afrontar una permanencia adecuada en aguardo del aterrizaje.

Pueden enumerarse así, como complemento de los primeros, los equipos radiotelegráficos, de navegación, de oxígeno.

genio, de gran abrigo, y calefacción, antihielo y los zafarranchos de abandono, como así también el plan de navegación, cuidadosamente trazado en función de la topografía y climatología del lugar.

Creo, con profunda convicción, que esta expedición aérea ha sido de grandes beneficios por la enseñanza y experiencia adquirida, y del estudio detallado y minucioso que actualmente se está haciendo de la misma, han de surgir resultados que serán aprovechados y contribuirán a enriquecer las informaciones que, año tras año, va acumulando la marina.

El sobrevuelo de la Zona Polar Antártica, partiendo de una base en territorio argentino, constituye un hecho destacado que ha de robustecer los derechos que nos asisten y que es necesario fortalecerlos con realidades que determinan situaciones como éstas, en que se abren nuevas posibilidades a lo mucho que todavía queda por hacer en las regiones que, desde hoy, quedan más estrechamente vinculadas a la patria grande.

La conciencia que sobre la Antártida argentina vaya ganando terreno en el pueblo, será un síntoma del resurgimiento de viejas tradiciones que, a través de los tiempos, han unido a todos los argentinos en un ideal común de lucha por el engrandecimiento de la patria y la conservación de sus virtudes inmaculadas.

Es por esto que todos debemos mirar con singular simpatía hacia el Sur, tan lejos que lleguen al polo mismo nuestros sentimientos y el deseo firme de ver proyectados en la nieve del Continente Antártico, los colores de nuestra bandera.

## Creación de la Comisión Nacional del Antártico

A raíz de una invitación del gobierno de Noruega fechada en junio de 1938, para que la República Argentina participara en la Exposición Polar Internacional que debió realizarse en Bergen en 1940, coincidente con un congreso de Exploradores Polares, como parte del programa de la misma Exposición, el Poder Ejecutivo, por Decreto Nº 35.821, del 15 de julio de 1939, creó la Comisión Provisional dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, la que tendría a su cargo la elaboración del proyecto de la concurrencia de la República a la Exposición y Congresos referidos.

Dicha Comisión Provisional quedó integrada por el Consejero Legal del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, doctor Isidoro Ruiz Moreno, quien actuó como presidente; por el capitán de Navío Francisco J. Clarizza, en representación del Ministerio de Marina, y por el ingeniero Alfredo G. Galmardini en representación del Ministerio de Agricultura de la Nación. La secretaría quedó a cargo del jefe de la Oficina de Uniones Internacionales M. de R. E. y C.

La proyectada Exposición y Congreso no se llevaron a cabo a causa de la guerra mundial y como resultado del decreto mencionado la Comisión Provisional que por el fuera creada produjo un extenso informe en el que se ponía de manifiesto "la necesidad de que el país contara con un organismo adecuado, de representación nacional y carácter permanente, para que desempeñara las funciones de asesor del Poder Ejecutivo Nacional en los asuntos antárticos".

Atento a las conclusiones de ese informe el gobierno de la Argentina creó por decreto Nº 61.852, del 30 de abril de 1940, con carácter permanente y bajo la dependencia del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, la Comisión Nacional del Antártico, que fué integrada por los mismos funcionarios que actuaron en la Comisión Provisional. Esta Comisión actuó desde 1940 a 1945, hasta su reorganización por decreto en 1946. Intervino en la unión argentino-chilena realizada en Santiago de Chile entre el 14 y el 26 de marzo de 1947, donde los delegados de los dos países reconocieron simultáneamente los mutuos derechos argentinos y chilenos en la región conocida como antártida americana. Participó después en la preparación de dos viajes de exploración antártica realizados por el transporte de la armada argentina *1º de Mayo*, durante los veranos de 1942 y 1943.

Por Decreto Nº 8.507, del 23 de marzo de 1946, el gobierno argentino reorganizó la Comisión Nacional del Antártico, integrándola con representantes de los Ministerios de Relaciones Exteriores y Culto, Justicia e Instrucción Pública, Guerra, Marina, Agricultura y Secretaría de Aeronáutica.

En la fecha de la publicación de este trabajo la *Comisión Nacional del Antártico* está integrada como sigue:

Ministro de Relaciones Exteriores y Culto  
Doctor JUAN ATILIO BRAMUGLIA

### MIEMBROS DE LA COMISION NACIONAL DEL ANTARTICO

Doctor PASCUAL LA ROSA, Director del Departamento de Relaciones Externas del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Presidente.

General de Brigada OTTO H. HELBLING, Director General del Instituto Geográfico Militar, Vicepresidente.

Comodoro CÉSAR R. OJEDA, Subsecretario de Aeronáutica.

Doctor JOSE CARLOS VITTONI, Sub-Director del Departamento de Relaciones Externas del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Contralmirante ISMAEL I. PÉREZ DEL CERRÓ, Director General de Navegación e Hidrografía del Ministerio de Marina.

Ingeniero ALFREDO G. GALMARINI, Director General del Servicio Meteorológico Nacional.

Capitán de Navío ALBERTO J. ODDERA, Jefe del Personal Superior del Ministerio de Marina.

Ingeniero Agrónomo RAFAEL GARCÍA MATA, Director General de Investigaciones del Ministerio de Agricultura.

Vice-Comodoro de Justicia Doctor SANTIAGO DIAZ BIALET, de la Secretaría de Aeronáutica.

Coronel (R) JUAN JOSÉ TASSO, Director de Defensa Nacional del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Capitán de Fragata D. LUIS MANUEL GARCÍA, del Ministerio de Marina.

Capitán Ingeniero Militar D. MANUEL JOSÉ OLASCOAGA, del Instituto Geográfico de Guerra.

Doctor AGUSTIN EDUARDO RIGGI, Director del Museo Argentino de Ciencias Naturales "Bernardino Rivadavia".

Secretario General de la Comisión, Consejero D. JOSÉ MANUEL MONETA.

Secretario, Consejero Doctor JOSE MARÍA COSENTINO.

La Comisión, desde la fecha de su reorganización "sobre bases firmes e integrada por funcionarios especializados y estables" comenzó a trabajar intensamente en cumplimiento de un vasto plan esbozado. Las referencias sobre ese plan, las intervenciones que le cupo a la Comisión, la preparación de la expedición de 1947 por la misma, y su cuidado, en lo que le corresponde en los asuntos de carácter internacional, darían material ya ahora a un volumen de provechosas informaciones sobre felices y oportunas medidas, así como de provechosas enseñanzas.

# AS EXPEDICIONES ARGENTINAS A LA ANTARTIDA

Asociándose la Argentina al movimiento internacional de investigación de las zonas antárticas, iniciado al comienzo del siglo, con la movilización de notables hombres de ciencia y técnicos en la navegación polar, ofreció su concurso y apoyó desde entonces en arriesgadas empresas que le dieron prominente en el conocimiento y dominio de la región austral del globo.

Hoy es la Argentina la nación que posee la flota más avanzada hacia el polo sur, con dotación permanente de hombres.

La primera expedición oficial hacia las aguas australes fue la de la corbeta *Uruguay*, la que en 1902, bajo el mando del capitán de fragata Julián Irizar, rescata a los expedicionarios de quienes el mundo no tenía noticias hacia más de un año. Esta memorable acción de la marina de guerra argentina, se dedica a esta obra una mención especial.

La segunda expedición se llevó a cabo en 1905, nuevamente con la corbeta *Uruguay*, que, comandada por el capitán de fragata Ismael Galindez, tenía entonces por misión



Capitán de fragata Luis M. García, jefe de la expedición 1947. Al inaugurar las instalaciones del destacamento naval de Pto. Melchior.

primer relevo del personal de la estación meteorológica de las Oreadas del Sur, y la búsqueda, para prestarle auxilio si necesario intera, al explorador Charcot que había invernado en ese período en la Antártida.

La expedición partió el 10 de diciembre; el día 16 estaba frente a la boca del Estrecho de Magallanes, y el 23 anclaba en Ushuaia, de donde, después de proveerse de carbón salió ya para dirigirse en línea recta hacia las Oreadas del Sur, entrando en los canales de hielo y en la zona de los témpanos "tabulares", hasta llegar al encuentro de los cinco moradores del Observatorio, dos de los cuales, ya con dos años de reclusión polar, eran el jefe Mossman y el coheiro que estaban allí desde la recalcada del *Noolta*. Era el 31 de diciembre.

Al otro día la *Uruguay* abandonaba las Oreadas dejando en ella a los nuevos moradores, y se dirigía ya en línea recta hacia las Oreadas del Sur, y continuando la marcha llegó el día 7 a la isla Decepción. No habiendo encontrado allí a Charcot, los expedicionarios de la *Uruguay* erigieron allí un pequeño "Cairn", una pirámide de piedra, con una conmemoración de la visita realizada. Al día siguiente, dice Cailliet-Bois, zarpamos el 9 y emboscamos el mucho más angosto estrecho de Gerlach, conocido por el nombre de este explorador belga, sobre su reciente campaña de investigación con el *Déjà*; la carta inglesa lo señalaba en blanco, como una desconocida. La nave llega hasta la isla Wiencke, donde se ve ya el estrecho hacia el Pacífico, y no encontrando a Charcot, noticias de él por algún signo que hubiese dejado, "el comandante decidió dar por terminada su búsqueda, que no era obligatoria ni necesaria — ya que Charcot tenía aún dos o tres meses por delante de terminar su campaña".

"No hubo más novedad. El día 11 salimos al mar libre por el norte de las Shetlands e hicimos escala en Harston, Ushuaia y P. Arenas para carne fresca y combustible. Por último singlamos para Buenos Aires, llevándonos la visión de tanto momento escenas grabadas para siempre en la memoria. Llegamos el día 15 de febrero y dos meses después arribó Charcot; se supo entonces

que él no había podido entrar a isla Decepción por haberla encontrado cerrada por los hielos, y que sobre isla Wiencke había dejado cairn, pero en el otro canal — el Neumayer — que le había resultado más libre".

Son sobrevivientes de aquella expedición de hace cerca de medio siglo, el vicealmirante Galindez, el jefe de máquinas ingeniero inspector Gregorio Pereyra, el capitán de navío Horacio Esquivel y el capitán de fragata P. Cailliet-Bois, distinguido escritor quien ha publicado recientemente en "Argentina Austral" una narración de la misión cumplida entonces por la *Uruguay*, de la que fuera oficial de navegación, y que lleva por título "Mi viaje a la Antártida".

La tercera expedición se lleva a cabo con el *Guardia Nacional*, bajo el mando del capitán de fragata Ricardo Vago, en el año 1923. Igual que la anterior, esta cumple sin inconveniente su viaje a las islas Oreadas del Sur, desde donde después de relevar el personal de la estación se dirige a las islas Georginas del Sur, y luego de ejecutados importantes trabajos de reconocimiento, y recogidos valiosos datos para la navegación, da por cumplido satisfactoriamente su objeto.

La cuarta expedición se lleva a cabo en 1942. Por gestiones realizadas por la Comisión Nacional del Antártico durante los años 1940 y 1941, pudo obtenerse que la marina alistara el transporte *1º de Mayo* para ese fin.

El *1º de Mayo* — dice una publicación oficial — zarpó de Buenos Aires para las aguas australes en enero de 1942, bajo el mando del capitán de fragata A. Odera, y llegó a la isla Decepción el 6 de febrero del mismo año. Saló más tarde para puerto Melchior, en el archipiélago del mismo nombre situado cerca de la Tierra de Graham, en donde colocó una baliza; luego se dirigió a las islas Argentinas y continuó hacia el sur hasta la latitud de 60°, la que alcanzó el 10 de febrero.

Cuando el *1º de Mayo* regresó nuevamente a Puerto Melchior, el 20 de febrero, se procedió a instalar un faro cuyas coordenadas son: 64° 17'0 de latitud sur y 62° 57'8 de longitud este. Durante la expedición se hicieron numerosos vuelos con el hidroavión que se había provisto el buque.

La quinta expedición se realiza al año siguiente. El 4 de febrero de 1943, el *1º de Mayo* largó amarras del puerto de Buenos Aires para iniciar otro cruceo por el sur, al mando del capitán de fragata S. Harriague.

Después de una breve escala en Ushuaia, para tomar combustible, el buque se dirigió directamente a Puerto Melchior, a donde llegó el 21 de febrero para reabastecer el faro instalado el año anterior. Luego se dirigió al sur navegando por la costa oriental de la Tierra de Graham, para llegar a la bahía Margarita el 6 de marzo. En ese lugar estuvo ubicada la llamada "Base del Este" de la Expedición del Servicio Antártico de los Estados Unidos, realizada durante el año 1940 y parte del siguiente.

La expedición argentina aprovechó la oportunidad para visitar las instalaciones abandonadas y realizar diversas observaciones de carácter científico; luego regresó al norte para visitar la isla Decepción, oportunidad en la cual fueron colocadas nuevas señales indicativas de la visita del buque argentino.

La sexta expedición, ya se organiza en base a muchos conocimientos adquiridos en exploraciones y estudios desde principio de siglo.

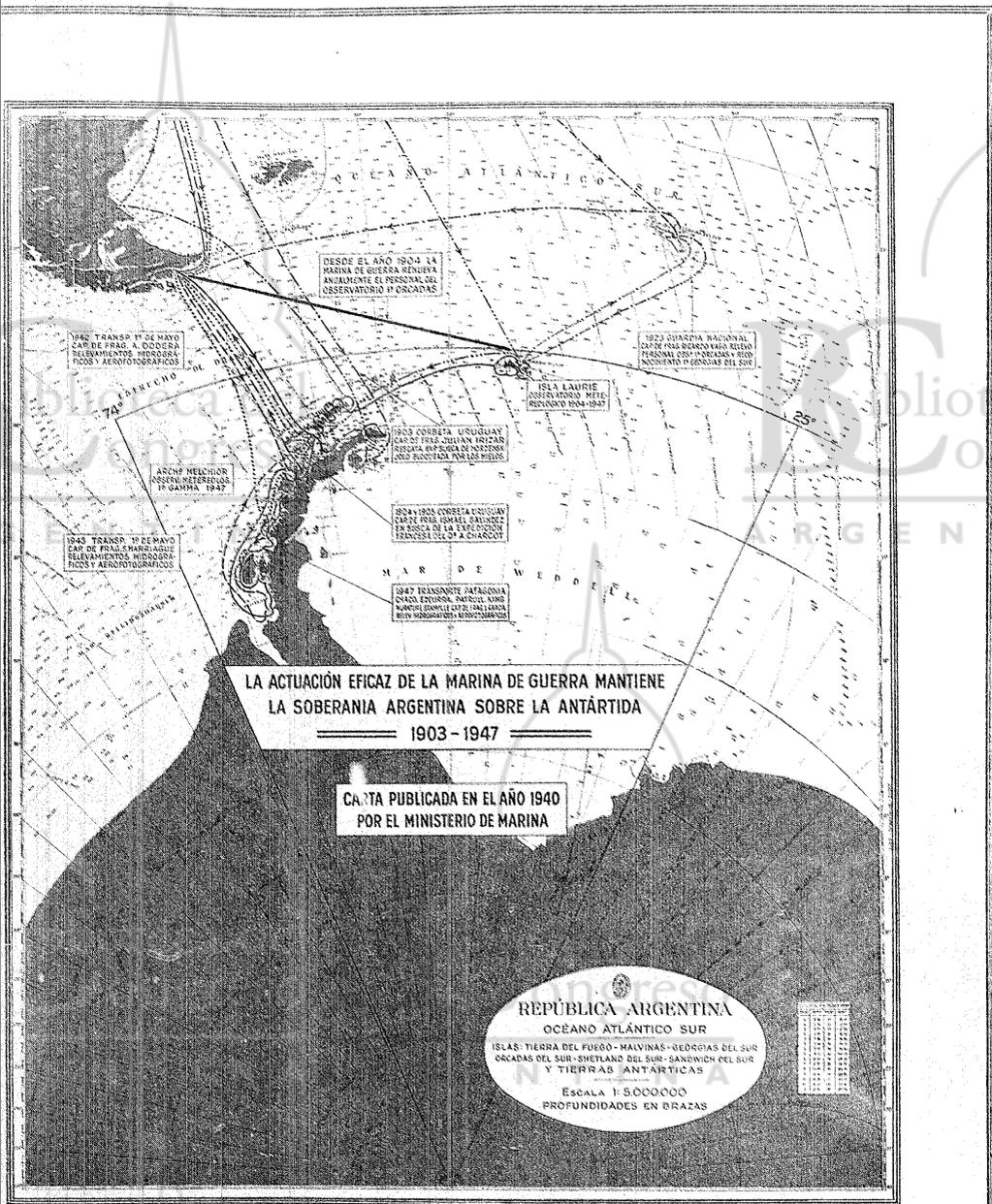
Cuando la Comisión Nacional del Antártico fue reorganizada en marzo de 1940, una de sus primeras gestiones fue la de interesar a las autoridades nacionales para que fueran reanudados los viajes de exploración iniciados por el *1º de Mayo* en 1942.

Durante la segunda reunión de la Comisión, efectuada en la Cancillería en 1940, se resolvió que "el estudio y proyecto de un viaje a la Antártida, con un buque de bandera nacional" pasara a estudio de la Subcomisión denominada "Formación de Expediciones", para ser tratado en la reunión siguiente.

En la sesión celebrada el 2 de octubre, se resolvió que "era conveniente ocupar con nuevos observatorios o estaciones científicas argentinas, a cierta región de las tierras antárticas".

Por fin, en la reunión del 8 de noviembre, dice "Informaciones Argentinas" de la que reproducimos estos comentarios, la Comisión resolvió hacer gestiones directas ante los señores Ministros de Relaciones Exteriores y Culto, y de Marina, para poner en su conocimiento "la urgente necesidad de realizar un viaje de exploración a la Antártida en la presente temporada de verano".

Tales gestiones, cambios de notas, reuniones de subcomisiones, estudios, dictámenes, etc., dieron origen a los preparativos de una expedición argentina que zarpó para el sur en los primeros días de enero de 1947.



65

Sobre la primera edición de 1940, de esta Carta, se hizo correcciones en 1942, y en la misma fueron incluidos después itinerarios hasta 1947.

La expedición que recorrió a principios del año la zona antártica que pertenece a la Argentina fué organizada por el Ministro de Marina, contraalmirante Pídel L. Anadón, y dirigida por el capitán de fragata Luis M. García.

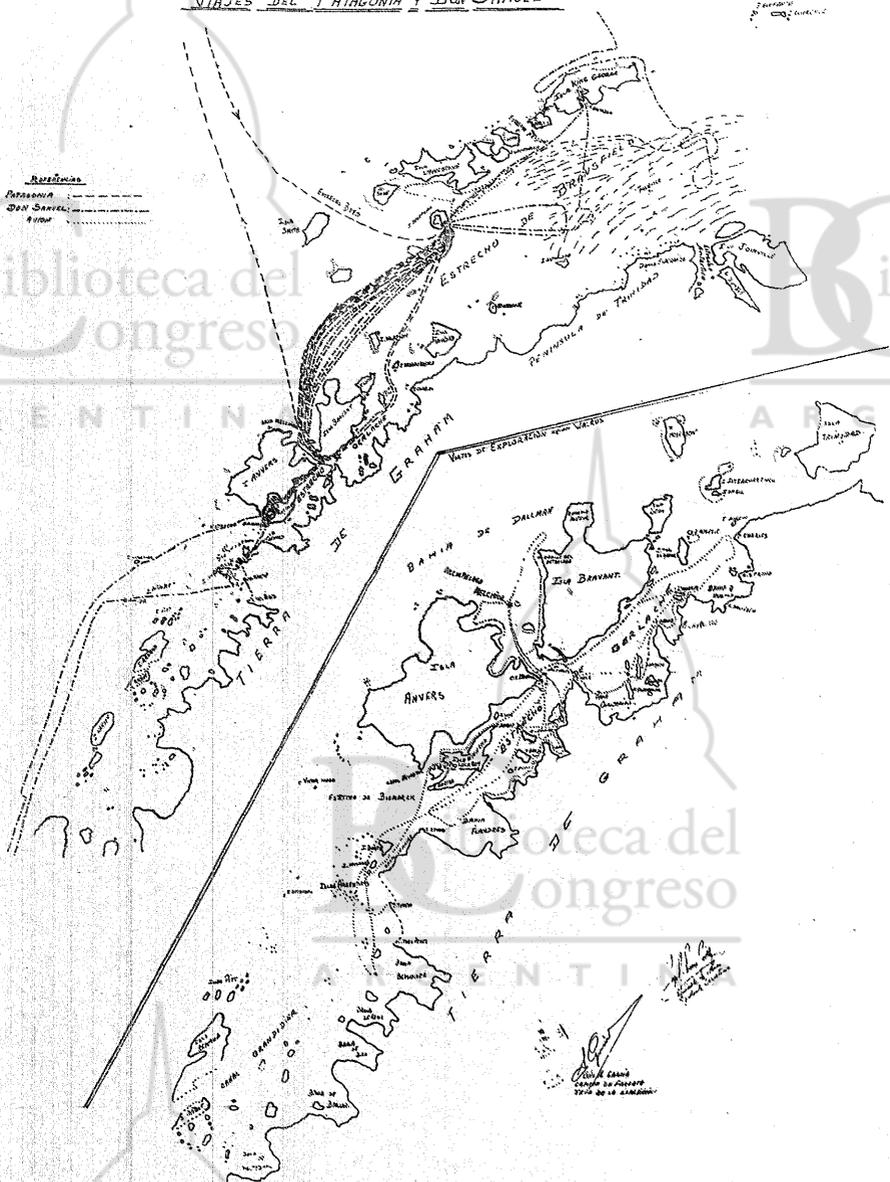
Integraron la expedición los transportes Patagonia y Chaco, los patrulleros King y Murature, el rastreador travellé, el buque estanco Ministro Ezcurra y un ballenero.

La expedición partió el 4 de enero de nuestro puerto y, en primer término, se ocupó en renovar la comisión científica que atiende el observatorio meteorológico de las islas Orcadas. Posteriormente, los navios recorrieron el sector argentino del continente antártico hasta el paralelo 73, reconociendo la isla excepción, los archipiélagos Shetlands y Melchior y la tierra de Graham desde la isla Joinville hasta la bahía Margarita entre los 67° y 68° de latitud sur, lugar en el cual una comisión anterior instaló una baliza.

La expedición hizo campamento en la isla Gannam, del archipiélago Melchior, donde en un mes y medio de trabajo, aproximadamente, construyó un sólido edificio destinado al observatorio, que funcionará permanentemente con personal de la Marina de Guerra. Dicha estación, en la que actualmente prestan servicios nueve hombres, dista seiscientos millas de Ushuaia, y es la región poblada más próxima al casquete polar. Junto al edificio del Observatorio, ha sido levantado un mástil para que el pabellón señale allí la soberanía argentina. Además, se restableció la luz del faro "11 de Mayo" en Punta Py (isla Fournier) fué construido un nuevo faro —el "Patagonia"—, y en el Cabo Anna, sobre la Tierra de Graham, se instaló una nueva baliza luminosa, que se denominó "King".

El personal de los distintos buques que integraron la expedición realizó permanentemente trabajos hidrográficos, aerofotográficos, oceanográficos y otros muchos destinados a

VIAJES DEL "PATAGONIA" y DON SAMUEL



EXPEDICION A LA ANTARTIDA 1947.

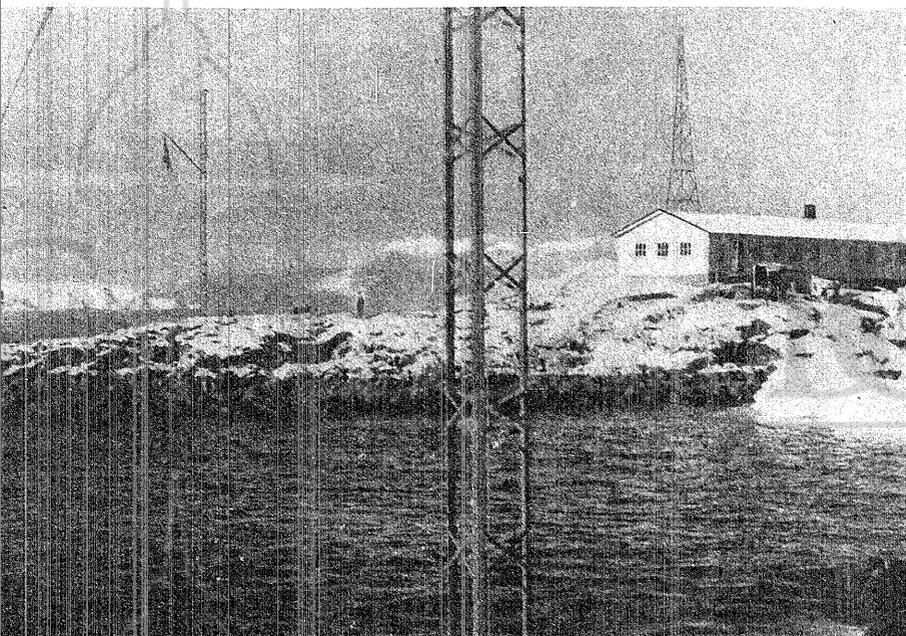
Arriba: Viajes del transporte "Patagonia" y del ballenero "Don Samuel". Abajo: Viajes de exploración efectuados por el avión.

(Reproducción facsimilar de las cartas usadas por el jefe de la expedición.)

pliar los datos para la preparación de las nuevas cartas y derroteros de esa zona.

Ningún país en el mundo ha efectuado en la Antártida actos de indudable soberanía como los realizados por la República Argentina. Muchas naciones han organizado expediciones antárticas esporádicas, algunas de las cuales han estado dotadas de gran cantidad de elementos técnicos modernos, pero todas esas ex-

pediciones permanecieron solamente durante uno o dos años en las regiones polares, y aunque se reconoce que la mayoría de sus trabajos han sido importantes y de utilidad universal, ninguna de ellas puede presentar las características de una estación permanentemente habitada, como la de las Orcadas, lo cual otorga a la Argentina justos y valederos títulos sobre la región que comprende al sector antártico nacional.



*Vista de la estación de Melchior, cuyas poderosas instalaciones le permiten una comunicación directa radiotelegráfica y radiotelefónica con Buenos Aires.*

## LOS SIGNOS DE LA SOBERANIA ARGENTINA

### ESTACAMENTOS NAVALES Y OBSERVATORIOS METEOROLOGICOS

En las islas, en los mares y en el continente austral que corresponden a la Argentina, se mantienen, con conocimiento del mundo, signos permanentes de la soberanía de la Nación.

Queda expresado que la isla de Año Nuevo, norte de la isla de los Estados, funcionaba ya un observatorio a principios del siglo, y que desde 1904 también funciona bajo el pabellón argentino el Observatorio Meteorológico de las islas Orcadas Sur donde, además, desde 1925, presta servicios una estación radiotelegráfica, siendo el personal de los mismos, normal y periódicamente renovado.

En cuanto al sector argentino de la Antártida propiamente dicha, los signos de soberanía lo constituyen el acantonamiento naval de la isla Decepción, y el observatorio y la estación radiotelegráfica de Melchior, y más los faros y balizas luminosas que así como son signos inequívocos del cuidado de una real efectiva dominación, sirven, por voluntad del gobierno a que pertenecen, de eficaces guías para todos los navegantes que se internan en los mares del Sur.

Es merced al servicio combinado de los observatorios mencionados que se puede formular en cualquier momento un cuadro de pronósticos indispensables para el desarrollo cualquier navegación marítima en el Antártico, que por ser una de las zonas más tormentosas del mundo, exige de los navieros las mayores precauciones.

La Argentina, por todos estos motivos, es la Nación que posee el dominio mejor organizado en la Antártida, y que ocupa su sector, y establece a través de él un tráfico regular e inintermitente, cada vez con mayores recursos de material y de hombres.

En la línea en que los derechos de la Argentina se confunden con los de Chile, ambos países se complementan en el esfuerzo patriótico y en la labor científica, concientes de

que ambos constituyen en la Antártida, geográfica y políticamente, la natural correlación continental que representan.

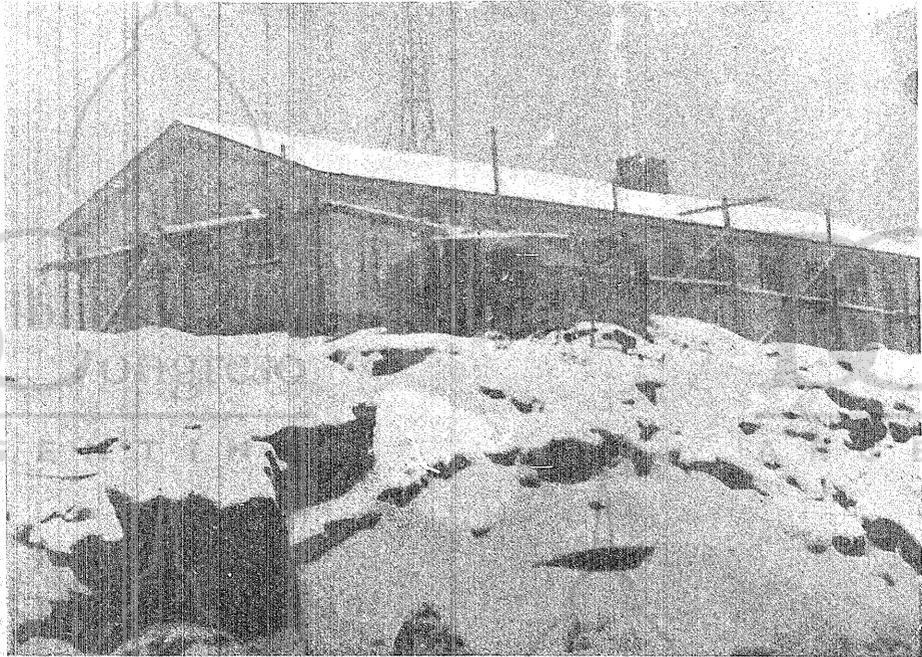
La solidaridad argentino-chilena en la afirmación y en el mantenimiento eficaz de la soberanía de los dos Estados, en los sectores antárticos que les corresponden, es un ejemplo de cómo dos pueblos, vecinos y hermanos, celosos de sus destinos, pueden armonizar sus intereses al amparo y en la confianza de la justicia internacional.

### COMO SE CONSTRUYE UN OBSERVATORIO EN LA ANTARTIDA

El día 30 de marzo de 1947 se daban por terminadas las construcciones llevadas a cabo durante la expedición de ese año, en Puerto Melchior. Las viviendas del Observatorio miden 27 por 7,50 metros, de sólida y confortable construcción de madera, de paredes, piso y techo dobles, con aislación de vitrolana y papel asfáltico. Se hallan asentadas sobre muros de piedra y disponen de amplios sótanos para depósito, a mas del espacio comprendido entre el ciclo raso y el techo que puede ser utilizado con el mismo fin.

La división interna es de nueve camarotes individuales, comedor, salón de esparcimiento, oficina de trabajo, baño, cocina, despensa, sala de motores, sala de acumuladores y estación radiotelegráfica. La calefacción central de agua caliente es suministrada por una caldera a carbón colocada en un alojamiento especial de la cocina.

Agréguese a la importancia de esta construcción la instalación radioeléctrica, planta generadora de dos grupos electrogenos de 4 HP, cada uno para iluminación y carga de baterías; dos baterías de acumuladores para iluminación y cuatro para alimentación del transmisor de emergencia y de los receptores de radiodifusión; y además, varios transmisores y receptores.



*Vista tomada al darse término a la construcción del edificio en el Destacamento Naval, Observatorio Meteorológico y Estación Radiotelegráfica de Puerto Melchior.*

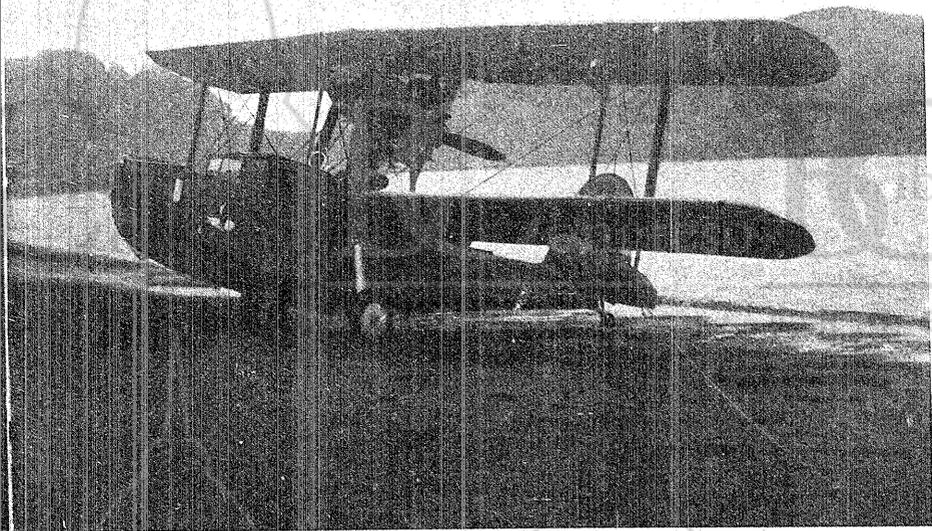
Las antenas forman una rómbrica de 100 metros de lado, montada sobre cuatro mástiles de 18 metros de altura, orientada en la dirección de Buenos Aires; una antena para onda larga montada sobre dos torres de 25 metros de altura, y dos antenas más para onda intermedia y para receptores que arrancan de cada una de las torres.

Por medio de esta estación el observatorio puede comunicarse a cualquier hora con Buenos Aires por radiotelegrafía y radioteléfono.

Estos informes extraemos de la relación del Capitán Luis M. García, quien dice que el peso de los materiales utilizados en las construcciones y del combustible sobrepasó las 300



*Isla Decepción. Destacamento naval y observatorio meteorológico*



El avión de la nave "Patagonia" en la Antártida

teladas, de las cuales 150 correspondieron al carbón destinado a calefacción y cocina.

### EL 31 DE MARZO SE INAUGURA EL OBSERVATORIO DE PUERTO MELCHIOR

He aquí las palabras del jefe de la expedición:

"El 25 entró en servicio la estación radiofónica, que a partir de esa fecha funcionó sin interrupción y sin inconvenientes. En esos días tuvimos la oportunidad que tanto anhelamos, la de hablar con los nuestros por radioteléfono. La palabra es mezuquina para reflejar ahora la emoción de esos instantes, de escuchar, en plena Antártida, a través de miles de kilómetros de nuestros seres más queridos, después de varios meses de ausencia. Quienes habían compartido nuestras inquietudes bien merecen la grata sorpresa de acudir al teléfono y escuchar el anuncio tan llamado desde el confin más austral de la República para enterarse de nuestro bienestar y pronto regreso.

El día 30 las instalaciones estaban terminadas: usina, calefacción, cocina, estación radioléctrica y obras sanitarias se hallaban en pleno funcionamiento. Procedimos a recoger y embarcar el campamento, dejando gran cantidad de materiales, sobrantes para futuras reparaciones del observatorio.

El 31, día fijado para izar el pabellón, amaneció magnífico: Un cielo purísimo y un sol radiante, que inundaba el paisaje, constituían un marco digno de la trascendencia del acto que íbamos a cumplir.

A las 0.45 de la tarde, todo el personal militar y civil formó en cuadro en torno al mástil y cantamos el Himno Nacional mientras el pabellón ascendía lentamente para quedar flando bajo el cielo antártico y proclamar a todos los vientos nuestra soberanía sobre el confin más lejano de la patria.

La alegría de ver coronados tantos esfuerzos conmovió a todos.

Ante la obra realizada, no podíamos reprimir un sentimiento de orgullo y de íntima satisfacción, a la par que decíamos en nuestro fuero interno que se nos hubiera concedido el privilegio de una oportunidad tan brillante."

### FAROS EN LA ANTARTIDA

En 1942 fué instalado en Melchior el faro denominado "1.º de Mayo" por la expedición de la nave del mismo nombre, comandada por el entonces capitán de fragata A. Odera.

El 20 de febrero de 1947, la expedición naval a la Antártida, llevada a cabo en forma memorable al mando del capitán de fragata Luis M. García, procedió a la erección de un nuevo faro en Punta Py, isla Donner, a los 64-52, 2 de latitud y 63-35,5 de longitud. Este faro lleva el nombre de "Patagonia", en recuerdo de la nave insignia de la fuerza expedicionaria.

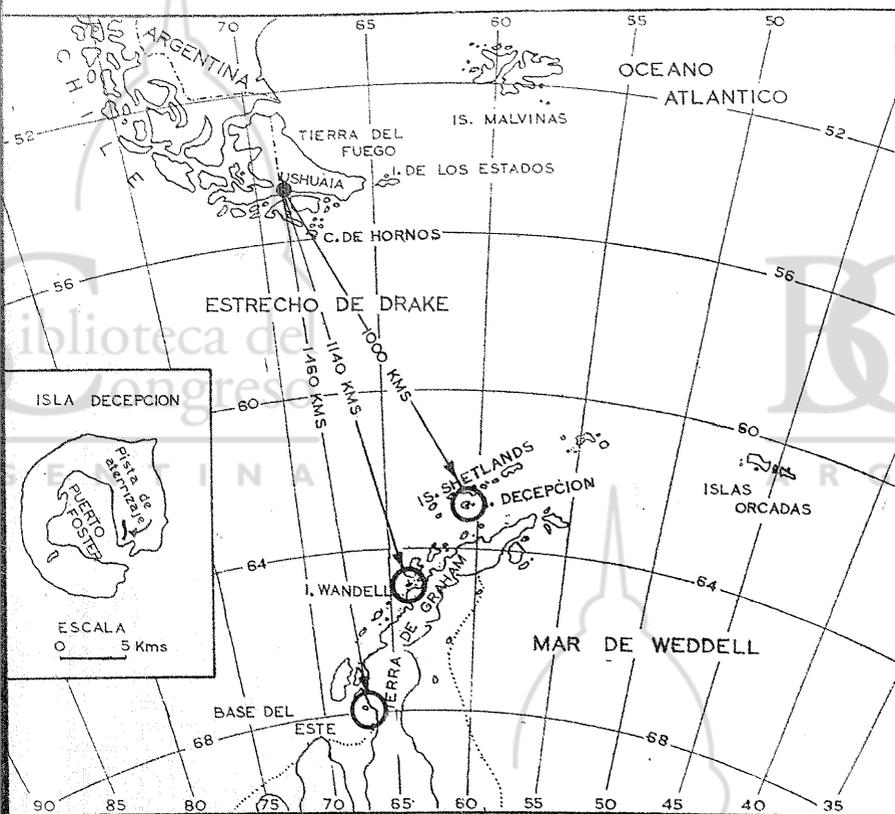
Las características del faro son las siguientes: tripode metálico de 11 metros de altura coronada por una farola de 7 millas de alcance. Las patas se asientan sobre sendas bases de concreto que tuvieron que insumir 1000 kilogramos de cemento. En la base se lee, igual que en el faro "1.º de Mayo": "Propiedad del Ministerio de Marina de la República Argentina".

### BALIZA LUMINOSA

El 21 de Marzo de 1947, el patrullero *King*, con personal del *Patagonia*, instaló una baliza auxiliar luminosa de 7 millas de alcance en el cabo Ana, de la costa de Tierra de Graham.

Los primeros patrulleros construidos en la Argentina que recorrieron el sector Antártico Argentino son el "King" y el "Murature". "Estos buques, escribe el Capitán García, construidos en Río Santiago, se comportaron admirablemente en la Antártida. Equipados con radar, que tanta falta nos había hecho en el "Patagonia", y capaces de desarrollar altas velocidades, en pocos días recorrieron sin inconvenientes nuestro Sector Antártico, visitando las Orcadas, las Shetland y toda la costa oeste de la Tierra de Graham desde la entrada del mar de Weddell hasta más al sur de la bahía Margarita".

"Ellos fueron los primeros buques construidos en el país que recorrieron nuestro Sector Antártico".



Distancia comparativa entre Ushuaia y diversos puntos del sector antártico argentino.

## Operaciones Navales en la Antártida, Realizadas por la Flota de Mar de la República Argentina

En cumplimiento de un vasto plan de operaciones navales, el 12 de mayo del corriente año, partieron desde la base de Puerto Beltrán a la región antártica numerosas naves de guerra de la Armada Argentina. Después de un período de preparación en que la ciencia de

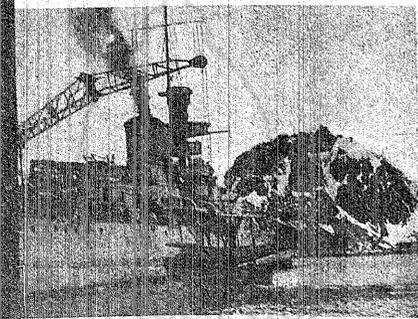
la navegación polar y la técnica de la guerra se conjugaron para asegurar el éxito del programa a desarrollar, las operaciones se iniciaron participando en ellas las siguientes unidades: cruceros Almirante Brown y 25 de Mayo, que tienen cerca de 9.000 toneladas de desplazamiento cada uno; torpederos Misiones, Entre Ríos, Santa Cruz y San Luis, naves de tipo veloz, de los modernos, y los torpederos de construcción anterior, pero igualmente rápidos, Cervantes y Mendoza. Completaban el grupo numerosos barcos auxiliares para diversos fines, cubriendo el conjunto varias millas de distancia del Atlántico Sur.

Altos jefes de la Armada, varios miles de oficiales, sub-oficiales, y personal subalterno formaron la dotación de hombres que cumplirían esta vez la misión de desarrollar una acción que a más de constituir parte de la Academia de Guerra, debía ser reveladora de la incuestionable e inequívoca soberanía que ejerce la Argentina en la zona antártica que le corresponde.

Tal como lo prescriba el Comando de Operaciones Navales, a cargo del vicealmirante D. Juan M. Carranza, las maniobras se realizaron, con todo éxito, alcanzándose todos los objetivos, en una navegación de más de 5.000 millas. El comandante en jefe de la flota de mar, contraalmirante Harald Cappsus que viajaba en el Almirante Brown, vio con satisfacción que nada impidió en la región polar el cumplimiento de sus órdenes, pues tanto las naves utilizadas como los hombres respondieron con eficacia a las misiones que tenían asignadas, haciendo frente a borrascosas tormentas y furias de corrientes entre témpanos de hielo.

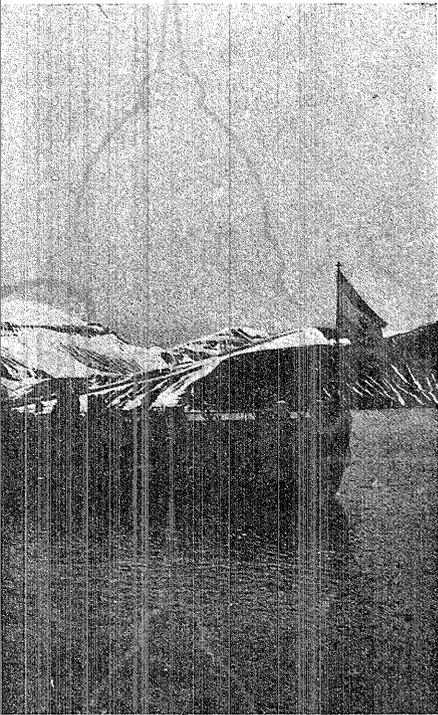
A bordo del 25 de Mayo viajaba el contraalmirante Ismael Pérez del Cerro, comandante de la fuerza de tareas Nº 1 de la escuadra.

Cupo al torpedero Misiones, a cuyo bordo iba el comandante de



El "Almirante Brown", nave insignia de la flota de mar en operaciones, durante las maniobras realizadas en la Antártida Argentina.





Nave de guerra argentina a la Antártida y un "jeep" de la Armada desembarcado

## El Acuerdo Argentino - Chileno Sobre la Antártida

"Remidos en Santiago de Chile, en el Ministerio de Relaciones Exteriores, el ministro del ramo, señor Germán Vergara Donoso, y el embajador extraordinario y plenipotenciario de la República Argentina, doctor Pascual La Rosa, han convenido de dejar constancia en la presente declaración conjunta del resultado de las conversaciones que respecto de la Antártida Sudamericana han celebrado, de conformidad a lo acordado anteriormente por los respectivos gobiernos y a la declaración conjunta del 12 de julio de 1947.

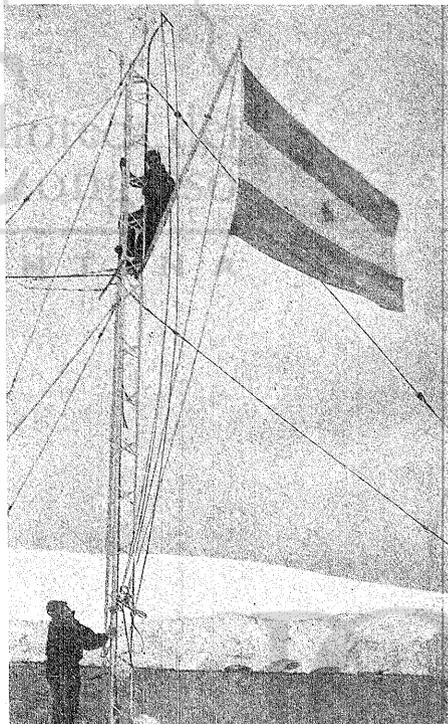
"Hasta tanto se pacte, mediante un acuerdo amistoso, la línea de común vecindad en los territorios antárticos de Chile y la República Argentina, en nombre de sus respectivos gobiernos, los señores Vergara Donoso y La Rosa declaran:

"Primero: Que ambos gobiernos actuarán de común acuerdo en la protección y defensa jurídica de sus derechos en la Antártida Sudamericana, comprendidos entre los meridianos 25 y 90 de longitud oeste de Greenwich, en cuyos territorios se reconocen Chile y la República Argentina indiscutibles derechos de soberanía.

"Segundo: Que están de acuerdo en continuar su acción administrativa, de exploración, vigilancia y fomento en la región de la frontera no definida de sus respectivas zonas antárticas, dentro de un espíritu de cooperación recíproca.

"Tercero: Que a la mayor brevedad y, en todo caso, en el curso del presente año, proseguirán las negociaciones hasta llegar a la concertación de un tratado chileno-argentino de demarcación de límites en la Antártida Sudamericana.

"Hecho en Santiago, en doble ejemplar, a los cuatro días del mes de marzo de mil novecientos cuarenta y ocho. (Firmado): Vergara Donoso - Pascual La Rosa."



Izamiento de la bandera en la Antártida.

Esta primera edición de "Las Islas Malvinas y la Antártida Argentina. Atlas Documental" aparece en Abril de 1948.

Una segunda edición de la misma obra, en idiomas español e inglés, verá la luz en el curso de este año.

En la segunda edición dejaremos expresa constancia de los nombres de las personas y de las instituciones con cuya colaboración nos ha sido posible llevar adelante este trabajo, de iniciativa eminentemente particular.

Atento a los fines de divulgación que perseguimos, publicaremos, también en este año, un libro de edición corriente, titulado

BIBLIOGRAFIA MALVINIANA Y ANTARTICA

en el que orientaremos al lector no habituado a esta clase de consultas, para que pueda recurrir con facilidad a las fuentes que obran en el Archivo General de la Nación, en la Biblioteca Nacional y en otras instituciones de índole oficial y particular, aportándole las ubicaciones correspondientes, por secciones y números y ofreciéndole a la vez un resumen del contenido de las obras.