

ARQUITECTURA Y PLANEAMIENTO EN LAS ISLAS MALVINAS 1764-1833



ARQUITECTURA Y PLANEAMIENTO EN LAS ISLAS MALVINAS 1764-1833

Arquitecto Ramón Gutiérrez
(Coordinador)



Secretaría de Malvinas,
Antártida y Atlántico Sur



Ministerio de Relaciones Exteriores,
Comercio Internacional y Culto
Argentina



Gutiérrez, Ramón

Arquitectura y planeamiento en las Islas Malvinas : 1764-1833 / Ramón Gutiérrez ; Gustavo Bobrik ; Graciela María Viñuales. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Ramón Gutiérrez ; Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto - Cancillería ; Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 2020.

122 p. ; 29 x 21 cm.

ISBN 978-987-86-7220-5

1. Islas Malvinas. 2. Historia de América. 3. Vida Comunitaria. I. Bobrik, Gustavo. II. Viñuales, Graciela María. III. Título.

CDD 997.1101

Ilustración de tapa:

Puerto Luis en la Isla Soledad de Malvinas hacia 1829 que pintara la esposa de Vernet y es similar a la iconografía que recoge Darwin en 1831. Acuarela de Charles Lambertie, publicada en 1853. Archivo CEDODAL.

Arquitectura y planeamiento en las islas Malvinas. 1764-1833

Arquitecto Ramón Gutiérrez (Coordinador)

Editores: Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto / Organización de Estados Iberoamericanos / Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana / Biblioteca del Congreso de la Nación

Diseño:

Subdirección Editorial. Biblioteca del Congreso de la Nación

© Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
© CEDODAL

Buenos Aires, noviembre de 2020

ISBN 978-987-86-7220-5

ÍNDICE

Prólogo.....	9
Introducción.....	11

El Proceso Histórico

1. El Ingeniero Amadeo Francisco Frezier.....	21
2. De Puerto San Luis a Puerto Soledad.....	23
3. Los Ingenieros Geógrafos Militares Franceses en la formación del poblamiento de Bougainville en 1764.....	29
4. Anne-François Victor L’huillier de La Serre.....	33
5. Los Tepes, una solución constructiva en Malvinas.....	35
6. Antoine Bougainville.....	37
7. El Asentamiento Inglés en Puerto Egmont.....	41
8. El piloto Alejo Berlinguero de la Marca y Gallego.....	43
9. El artillero Francisco de Orduña.....	47
10. El marino español Domingo Perler y Rabasquino.....	49
11. El Real Cuerpo de Ingenieros Militares de España.....	51
12. Los Ingenieros Militares Esteban O’Brien y Bartolomé Howell en las Malvinas.....	55
13. Felipe Ruiz Puente y García de la Yedra (1766/ 1773).....	59
14. Francisco Gil de Taboada Lemos y Villamarín (1774-1777).....	61
15. Los pobladores de las Islas Malvinas en la Isla Soledad entre 1764 y 1833.....	63
16. Francisco Xavier de Viana y Alzáybar (1798-1799 / 1800-1801).....	65
17. El presidio español en las Malvinas.....	67
18. Ramon de Clairac y Villalonga (1785-1786/1787-1788/1789-1790).....	69
19. Puerto Soledad hacia 1785 en tiempos del gobernador español Clairac.....	71
20. El Apostadero Naval de Montevideo y las Malvinas.....	73
21. Alejandro Malaspina un Sabio del “Siglo de las Luces”.....	75
22. Pablo Guillén y la evacuación española de las islas Malvinas en 1811.....	77
23. David Jewett (1772-1842).....	81
24. Pablo Areguatí. Un guaraní en las islas Malvinas.....	83
25. Luis María Vernet.....	85
26. Esteban José Francisco Mestivier.....	89
27. José María Pinedo (1795-1885).....	91

28. Los edificios que quedaban en las Malvinas en octubre de 1832 según el informe de Luis Vernet.....	93
29. Las fortificaciones de las islas Malvinas.....	95
30. La tecnología de la construcción en las islas Malvinas.....	99
31. La producción ganadera de las Malvinas entre 1764 y 1833.....	101
32. Las capillas de las Malvinas.....	103
33. En las Malvinas del jardín a La Alameda.....	107
34. La vida cotidiana y las fiestas en Malvinas (1764-1833).....	109
35. El poblamiento de las Malvinas visto en la perspectiva del Siglo XVIII.....	113
Archivos y Bibliotecas consultados.....	119
Agradecimientos.....	121

Autoridades

Alberto Fernández
Presidente de la Nación

Cristina Fernández
Vicepresidenta de la Nación

Felipe Solá
Ministro de Relaciones Exteriores,
Comercio Internacional y Culto

Daniel Filmus
Secretario de Malvinas,
Antártida y Atlántico Sur

PRÓLOGO

La Secretaría de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur celebra la posibilidad de asociarse a la Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura y al Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana en esta nueva iniciativa cultural. Este proyecto, que conjuga la historia con la cotidianeidad humana en las Islas Malvinas, quiere echar luz sobre algunos aspectos poco conocidos: la arquitectura, el planeamiento urbano y territorial y la vida de los hombres y las mujeres que habitaron en ellas desde 1764 hasta 1833.

En las páginas siguientes se describen de manera vívida diversas facetas del establecimiento poblacional de las islas y de la problemática de la gestión de sus recursos por parte de franceses, españoles y argentinos. Con la vocación de permanecer, levantaron sus hogares, erigieron sus edificios comunes y la infraestructura económica que requerían para su sostenimiento. Aquellos hombres y mujeres, algunos de los cuales serán revistados en el texto, construyeron el espacio malvinero y transformaron la naturaleza para ajustarla a sus necesidades. A pesar de las dificultades que encontraron y los problemas políticos que surgieron, se mostraron siempre dispuestos a una tarea de futuro. Una tarea de vida.

Desde el punto de vista de la Cuestión Malvinas, tanto la publicación como la exposición a la que acompaña resultan de gran relevancia, porque demuestran la continuidad de la ocupación y poblamiento de las islas, desde el primer asentamiento hasta el acto de usurpación británica en 1833, pasando por la ininterrumpida administración española desde el reconocimiento de su soberanía por Francia en 1766, y el ejercicio de soberanía por parte de las Provincias Unidas, en el marco de la lucha por su independencia, y como heredera de los derechos españoles.

Se pone también de manifiesto el distinto carácter de las iniciativas francesa, española y argentina, preocupadas por establecer un poblamiento perdurable en el tiempo y con contactos con el continente, lo que contrasta con la presencia clandestina de la pequeña guarnición militar británica en Puerto Egmont, sin pretensión de poblamiento permanente, y finalmente abandonada en 1774. Puerto Soledad (la Port Louis fundada por Bougainville) fue siempre el principal establecimiento en las islas, cobrando nueva vida a partir de la creación en 1829, por parte del Gobierno de Buenos Aires, de la Comandancia Política y Militar de Malvinas, a cargo de Luis Vernet. Lamentablemente esta promisorio experiencia se vio truncada con la invasión británica del 3 de enero de 1833 y el posterior abandono y destrucción de Puerto Soledad.

Estos elementos cobran especial relevancia en este año en que se conmemora el bicentenario del primer izamiento de la bandera argentina en Malvinas el 6 de noviembre de 1820, episodio que también posee un lugar destacado en el presente trabajo. Ese evento se integra de forma orgánica en aquella larga cadena vital mencionada anteriormente. Así, la Argentina continuaba naturalmente con la vocación poblacional española, expresando en actos concretos su decisión de proseguir con el núcleo humano en las Islas Malvinas.

La formal toma de posesión de las Malvinas en ese día por parte del Comandante de la Marina de Guerra argentina David Jewett fue una manifestación, de carácter oficial y público, del efectivo ejercicio de la soberanía argentina, heredada de España, la cual tuvo amplia difusión en América y Europa, y que no fue contestada por Gran Bretaña ni ninguna otra potencia extranjera. Este significativo acto fue un eslabón fundamental en la larga cadena de actos que, desde los propios inicios del primer Gobierno patrio hasta la expulsión de las autoridades argentinas de Puerto Soledad en enero de 1833, evidencian la continuidad de la ocupación efectiva de las Islas Malvinas y del ejercicio de soberanía por parte del naciente Estado argentino.

Todo esto fortalece nuestro convencimiento en la necesidad de reiterar el llamado al Reino Unido a reanudar el diálogo en los términos planteados por la Resolución 2065 (XX) de la Asamblea General de Naciones Unidas, a través de la cual la comunidad internacional instó a la Argentina y el Reino Unido a encontrar, por medio de negociaciones, una solución pacífica y definitiva a la disputa de soberanía.

Como todos sabemos, “lo que no se conoce no se quiere y lo que no se quiere no se defiende”. En ese sentido, este libro, en cuyas páginas podemos comprender la profunda humanidad que encerraron aquellos sucesos pasados, constituye sin dudas una enorme contribución a un mejor conocimiento de nuestras queridas Islas Malvinas y su historia.

Embajador Daniel Fernando Filmus

Secretario de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur
Ministerio de Relaciones Exteriores,
Comercio Internacional y Culto

INTRODUCCIÓN

LAS MALVINAS EN EL SIGLO XVIII

La guerra de los Siete Años (que involucró, entre otros beligerantes, a Gran Bretaña, Francia y España) concluyó con la paz de París, firmada el 10 de febrero de 1763.¹ A través de este acuerdo se restauró la vigencia del *statu quo* que venía renovándose desde los tratados de 1667 y 1670, pasando por los de Utrecht, hasta el de Madrid de 1750,² manteniéndose la exclusividad española del acceso a sus posesiones coloniales españolas. Sin embargo, las dos principales signatarias de este acuerdo, Francia y Gran Bretaña, lo consideraron más como una tregua que como un entendimiento definitivo y no descartaban un nuevo enfrentamiento en el futuro próximo.³ En este marco, tras la conclusión de la paz de 1763 se incrementó la rivalidad anglo-francesa en el ámbito de la exploración geográfica con miras a la obtención de nuevos puestos de ultramar, y en ambos países se organizaron expediciones oficiales con esos fines, las que fueron rodeadas de secreto y ocultamiento. En cuanto a Francia en particular, la pérdida del Canadá la dejó prácticamente sin territorios en América, lo cual la llevó a proyectarse hacia otros lugares, como el Atlántico Sur.⁴ En esta región la corona española venía ejerciendo regularmente el control de sus dominios, que incluía naturalmente el de las islas Malvinas, durante más de dos siglos sin que nadie lo obstaculizase. Sin embargo, en la década que va entre 1764 y 1774, Francia y Gran Bretaña pretenderían instalarse en esas islas.

Comenzó Francia

Con ese propósito, Bougainville redactó un proyecto para la fundación de un establecimiento en las islas “Malouines”, a partir del cual se podrían organizar expediciones para descubrir otras tierras australes e islas en el océano Pacífico y comerciar. Zarpó de Saint Malo el 15 de septiembre de 1763 con la fragata *l'Aigle* y la corbeta *Sphinx*. Tras hacer escala en la isla Santa Catalina, debió entrar con *l'Aigle* al puerto de Montevideo el 28 de diciembre. El gobernador

1. Tratado definitivo de paz entre Francia, Gran Bretaña y España, firmado en París el 10 de febrero de 1763, *Consolidated Treaty Series*, vol. 42, p. 279 ss. Texto en castellano en Del Cantillo, Alejandro, Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la casa de Borbón desde el año 1700 hasta el día, Madrid, 1843, pp. 486-496.

2. Art. II del tratado firmado en París el 10 de febrero de 1763, *Consolidated Treaty Series*, vol. 42, pp. 284 y 285.

3. Coquelle, Pierre, “Le Compte de Guerchy, Ambassadeur de France à Londres (1763-1767)”, *Revue des Etudes Historiques*, vol. 74, 1908, p. 436; Hunt, William / Poole, Reginald Lane, “The History of England from the Accession of George III to the close of Pitt’s first administration (1760-1801)”, *The political history of England*, t. X, London, 1905, p. 471.

4. De Brosses, Charles, *Histoire des navigations aux Terres australes contenant ce que l’on sait des mœurs et des productions des contrées jusqu’à ce jour et où il est traité de l’utilité d’y faire de plus amples découvertes et des moyens d’y former un établissement*, Paris, 1756; Taillemite, Etienne, *Bougainville et ses Compagnons autour du monde 1766-1769*, Paris, 1977, t. I, pp. 8-10.

José de Viana comunicó el hecho a las autoridades de Buenos Aires y envió un informe a España. Allí expresó que Bougainville declaró tener como destino las Indias orientales, mientras que el capitán de la *Sphinx*, al ingresar a puerto días después, declaró dirigirse a las “Yslas de Francia”. Bougainville se instaló en las islas Malvinas el 5 de abril de 1764, en el paraje que denominó “Fort Saint Louis”.⁵

La corte española tuvo las primeras noticias sobre la presencia francesa en el Atlántico sur a través del informe del gobernador de Montevideo. Por orden del rey, el conde de Fuentes, embajador en París, expresó el desagrado español por ese viaje y solicitó al gobierno francés la formulación de una advertencia general a sus navegantes, aclarando que el Pacto de Familia se aplicaba solamente a Europa y no se podía alegar en América. El severo cuestionamiento español arrojó como resultado el reconocimiento francés. En diciembre de 1764 el gobierno francés comunicó que Bougainville retiraría su gente.

La cuestión del pago a Bougainville por los gastos en que había incurrido también fue arreglada. El rey aprobó el monto presentado por el oficial francés y el 4 de octubre de 1766 Bougainville firmó haber recibido la suma correspondiente a los gastos que efectuados “para fundar sus intrusos establecimientos en las Islas Maluinas de Su Mag^d Catholica”.⁶

España lo comunicó al gobierno británico para recordarle, al igual que en 1749, que las Islas Malvinas le pertenecían, que Francia así lo había reconocido y que esperaba del Reino Unido un comportamiento similar ante la eventualidad de que expediciones británicas se dirigieran a ese mismo destino, desmintiendo haber comprado las islas a los franceses por un precio en dinero, como había difundido la prensa.

Por real orden del 2 de octubre de 1766 se comunicó al virrey del Perú y al gobernador de Buenos Aires que el rey había resuelto que las islas Malvinas dependiesen de la Gobernación y Capitanía General de Buenos Aires.⁷ Para poner en ejecución la decisión real de establecerse en las islas Malvinas, el Ministro de Indias, Julián de Arriaga, recomendó que un oficial de marina actuara como gobernador.⁸ El capitán de navío Felipe Ruiz Puente fue designado para ese cargo el 4 de octubre de 1766.

Por real orden del 29 de diciembre de 1766 se instruyó al gobernador de Buenos Aires para que actuara, con el auxilio del gobernador de Malvinas, en el control y vigilancia de las costas e islas al sur del Río de la Plata y hasta el cabo de Hornos, en atención a que estaban “confirmadas las noticias de establecimientos de Yngleses, aunque se ignora el parage” de su ubicación, estimada en “alguna Ysla de esos mares, ó los del Sur, y acaso en sus Costas”, lo cual hacía más urgente su descubrimiento.⁹

El 1º de abril de 1767 Bougainville se retiró del establecimiento, que recibieron los españoles y enarbolaron su pabellón. Al día siguiente, el gobernador Ruiz Puente tomó posesión en nombre del rey Carlos III.¹⁰

5. Las contingencias del viaje se encuentran en Pernetty, Antonine Joseph, *Histoire d'un voyage aux isles Malouines, fait en 1763 et 1764*, Paris, 1770 y en De Bougainville, Louis Antoine, *Voyage autour du monde par la frigate du roi la Boudese et la flûte l'Etoile*, Paris, 1982.

6. Archivo General de Simancas. (AGS) Estado. 6957. Recibo original extendido por don Luis Antonio de Bougainville; Hacienda. 7. Fuentes a Grimaldi, 20 de octubre de 1766.

7. Archivo General de Indias. (AGI). Buenos Aires. 552, fs. 120-121 v. y 122-123 v. Reales Órdenes del 2 de octubre de 1766 dirigidas a Bucareli y al virrey Amat, respectivamente.

8. AGI. Buenos Aires. 552, fs. 71-72 v. Oficio de Julián de Arriaga a Blas de Barreda, 29 de julio de 1766.

9. AGI. Indiferente General. 412. Real Orden al Gobernador de Buenos Aires del 29 de diciembre de 1766.

10. AGI. Buenos Aires. 552, fs. 353-353 v. Ruiz Puente a Arriaga, 25 de abril de 1767.

De esta forma se completó el reconocimiento por parte de Francia de los derechos de España sobre las islas Malvinas y la entrega del establecimiento que allí habían levantado súbditos franceses en el año 1764, cuya continuidad quedaba a partir de entonces en manos de españoles. Más adelante Francia ratificaría su reconocimiento del derecho español en el curso de las negociaciones mantenidas con Gran Bretaña a raíz del incidente de 1770 en “Port Egmont”. El desarrollo de este episodio muestra claramente cuál era el comportamiento de España en relación con las islas Malvinas.

En cuanto las autoridades españolas supieron el destino preciso de la expedición de Bougainville, reclamaron el abandono del establecimiento y exigieron que se publicara la noticia de que tal abandono obedecía a su protesta. España afirmó que era soberana de las islas Malvinas sobre la base de un título que comprendía el continente y las islas adyacentes en los mares meridionales de América. En la exposición de estos argumentos el gobierno español se condujo en este incidente de manera ajustada al derecho de gentes: presentó su protesta inmediatamente después de haber conocido el establecimiento francés, indicó que solicitaba su abandono y expuso los títulos que invocaba. Por su parte, y ante los reclamos españoles, Francia terminó por reconocer que las Malvinas pertenecían a España y que su instalación tenía un carácter ilegítimo, por lo cual estaba dispuesta a retirarla.

Simultáneamente España obtiene información acerca de la existencia de un asentamiento británico en las islas Malvinas.

El almirantazgo británico había exhumado la propuesta de Anson de 1745 y encomendó al comodoro John Byron la preparación del buque de guerra *Dolphin* y la fragata *Tamar* para realizar una expedición. El 17 de junio de 1764, Byron recibió orden de dirigirse en primer lugar hacia la isla de Madeira y completar allí sus provisiones, tras lo cual debía zarpar sin pérdida de tiempo y, una vez en altamar, proceder a la apertura de sus instrucciones secretas.¹¹ Específicamente, debía dirigirse a la isla “Pepys”, que el almirantazgo imaginaba ubicada entre los 47° y 48° de latitud sur, a 80 leguas del continente, y a las Islas Malvinas. Byron, después de buscar infructuosamente a la isla “Pepys” llegó a la conclusión de que la isla no existía o bien se encontraba en otra posición. El día 15 de enero de 1765 entraron a un puerto al que Byron llamó “Port Egmont” en honor del primer lord del almirantazgo. En este lugar pasaron algunos días, durante los cuales repararon las naves y el 27 de enero de 1765 zarparon sin dejar establecimiento alguno en el lugar. El 6 de febrero llegaron a Puerto Deseado, donde encontraron al buque *Florida*, que había sido despachado por el almirantazgo en máximo secreto para reabastecer a la expedición.

Byron envió al *Florida* de regreso a Gran Bretaña con su informe, el que generó en el almirantazgo un vivo interés por aquel puerto que el comandante del *Dolphin* describía tan favorablemente. Los británicos sabían que esas islas que ellos llamaban “Falkland” no eran sino las Malvinas, sobre las que España tenía títulos anteriores, y sabían también que los franceses habían formado un establecimiento poco tiempo antes. Al no tratarse ya de islas de ubicación dudosa y no reclamadas por otras potencias, como podía ser el caso de “Pepys”, era necesario buscar o inventar elementos que permitieran justificar una instalación británica en ellas.

El 20 de julio el Secretario de Estado informó al almirantazgo que el rey había decidido el envío de una nueva expedición, esta vez con destino preciso a “Port Egmont”, con el propósito de formar allí un establecimiento. El 26 de septiembre el almirantazgo dio instrucciones secretas al capitán John MacBride para que se dirigiera a “Port Egmont” en la fragata *Jason*,

11. Egmont, Carysfort and Howe [lores del almirantazgo] to Byron, 17th of June 1764, P.R.O. Adm. 2/1332, f. 49 v.

junto con la corbeta *Carcass* y el buque de apoyo *Experiment*. Debía llevar una compañía de infantes de marina a fin de “completar el establecimiento”, erigir un fuerte y asignar una dotación permanente de al menos “veinticinco marinos incluyendo oficiales” para su defensa, mantener un buque para su asistencia y protección y, a la vez, perfeccionar los relevamientos de la isla así como de las adyacentes. Se le encomendó, también, encontrar la isla “Pepys” y establecer un fuerte en ella.¹² La *Jason* arribó a “Port Egmont” el 8 de enero de 1766, casi dos años después de la formación del asentamiento francés. Al igual que con la expedición de Byron, el almirantazgo procuró evitar por todos los medios que se conociera el rumbo y el propósito de la misión, pero España tenía noticias de su presencia.

Inmediatamente se ordenó al virrey del Perú y al gobernador de Buenos Aires que tomaran las previsiones necesarias para el caso de que aparecieran naves británicas en sus jurisdicciones. En junio de 1766, España contaba ya con pruebas de la existencia de un establecimiento británico, aunque desconocía su lugar preciso. Las gestiones del embajador español para obtener información solo recibían respuestas evasivas. La preocupación de España por comprobar la existencia del presunto establecimiento británico y oponerse al mismo, así como por reforzar la defensa de sus territorios en el sur del continente americano, incluyendo las islas Malvinas, fue incrementándose a medida que recibía mayor información al respecto. Esto se verificó a pesar de la amplitud y las difíciles condiciones de navegación del área en que las autoridades españolas debían efectuar la búsqueda. Ésta se tornaba problemática debido al gran secreto y a la clandestinidad con que el gobierno británico había encubierto el proyecto, situación que llevaba a los españoles a considerar que el asentamiento podía encontrarse tanto en las costas del continente como en la región del estrecho de Magallanes o en algún lugar del archipiélago de Malvinas.

En esta misma época, en forma coincidente con las diligencias que se llevaban a cabo en Madrid, Londres y París, el gobierno español dio instrucciones precisas a las autoridades residentes en Buenos Aires y en las islas Malvinas para que despacharan expediciones con la misión de ubicar el establecimiento británico y de protestar su presencia. Las ya citadas reales órdenes del 29 de diciembre de 1766, dirigidas a los gobernadores de ambas jurisdicciones, señalaban específicamente la urgencia de encontrar dicho emplazamiento.

En enero de 1767 se instruyó al virrey del Perú y al presidente de Chile en el mismo sentido, respecto de las costas del Pacífico. El establecimiento británico fue localizado y su dotación desalojada y expulsada de las islas a mediados de 1770. Esto generó intensas negociaciones ante la posibilidad de un conflicto armado. La negociación, en la que también intervino Francia, fue ardua y prolongada, pero la crisis se resolvió sin hostilidades en enero de 1771. El 7 de febrero de 1771 el rey Carlos III expidió una real orden para que el gobernador de las islas Malvinas, en virtud de la “convención” firmada en Londres el 22 de enero, dispusiera “*la entrega del Puerto de la Cruzada o Egmont*” al funcionario comisionado por S. M. B. a tal efecto.¹³

A partir de la restitución de Puerto Egmont a los británicos, se reiteraron por parte de España y de Francia las gestiones para obtener su desocupación, tal como había quedado acordado, aunque no escrito, al concluirse el arreglo del 22 de enero de 1771 entre Masserano y Rochford. En los primeros días de 1774, lord North solicitó a la cámara de los comunes la concesión de un subsidio extraordinario para la marina de guerra. A su vez, el gobierno emprende-

12. Egmont, Saunders and Keppel to MacBride, 26th of September 1765. P.R.O., Adm. 2/1332, fs. 68 v.-69 v.

13. AGI. Indiferente General. 413. Real Orden del 7 de febrero de 1771.

ría una reestructuración de los gastos de la marina, reduciendo la presencia en establecimientos lejanos, entre los que se mencionó al de la “isla de Falkland”.¹⁴ Conocidas estas noticias en la corte española, el 9 de abril de 1774 se instruyó a través de una real orden al gobernador de las islas Malvinas para que verificara el cumplimiento del retiro británico de Puerto Egmont.¹⁵ A principios de mayo arribó a Puerto Egmont el buque inglés “Endeavour” con órdenes de embarcar toda la guarnición y la mayor cantidad posible de pertrechos. Cumpliendo estas instrucciones, el día 20 de ese mes el comandante Clayton se retiró de Puerto Egmont.

Las Islas Malvinas permanecieron entre 1767 y 1811 bajo la administración efectiva de España. El funcionario a cargo de ese territorio era designado bajo el título de “Gobernador y Comandante de las Islas Malvinas”, expresando así, su doble condición de autoridad política y también, militar. Durante ese período, veinte funcionarios ejercieron treinta y dos gobernaciones en forma sucesiva e ininterrumpida el gobierno. Provenían en su mayoría de la Real Armada española.

Las duras condiciones geográficas del archipiélago impusieron la práctica de mantener en su puesto a los gobernadores por períodos anuales.

LA ARGENTINA ASUME LAS MALVINAS COMO TERRITORIO PROPIO

Ya en mayo de 1810 las nuevas autoridades de Buenos Aires deciden continuar sufragando los costos de los funcionarios que atendían las Malvinas. En 1820 la nave “La Heroína” a cargo del capitán David Jewett izó la bandera argentina proclamando el dominio efectivo basado en la continuidad de territorios liberados de antigua pertenencia de la corona española. En 1823 el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires autorizó al comerciante argentino Jorge Pacheco a formar una explotación de ovinos en las Malvinas y éste formó sociedad con Luis Vernet, de origen alemán vecindado en Buenos Aires desde 1817, proponiendo como Comandante Militar de las islas al nativo guaraní Pablo Areguati. Fue así como reconstruyeron del abandono el poblado de Puerto Soledad y en 1828 Manuel Dorrego les otorgó derechos sobre parcelas de tierra, lo que llevaría a Vernet a realizar un proyecto de radicación de colonos de diferentes países de Europa.

La tarea de reconstrucción abarcó también muy especialmente la formación del plantel ganadero, ya que en el tiempo del abandono de las islas este se había reproducido en forma cimarrona y era preciso construir corrales y encarar la esquila y el saladero que serían la principal fuente comercial en ese tiempo.

La Comandancia Política y Militar de Vernet

Cuando el 30 de agosto de 1829 Luis Vernet asumió la Comandancia Política y Militar de las islas Malvinas lo hizo trasladando a un conjunto de gauchos e indígenas junto a colonos europeos de diversa procedencia que mostraban desde el inicio la voluntad de una permanencia estable del poblado de Puerto Soledad.

14. Rochford al Almirantazgo, 21 de octubre de 1773, P.R.O. State Papers 94/194.

15. AGI. Indiferente General. 413. Real Orden del 9 de abril de 1774.

Rescataron cuanto pudieron del antiguo asentamiento español y fueron acondicionando los principales edificios para asegurar la consolidación del núcleo urbano. Al mismo tiempo, con una visión territorial Vernet dispuso la creación de estancias con corrales para recoger el ganado cimarrón, la localización de pequeños muelles y atracaderos en caletas y fondeaderos y la distribución por áreas de potencial agrícola y ganadero de la superficie de la isla. Creó el saladero de pescados, organizó el traslado de ganado vacuno y un aserradero en la isla de los Estados y construyó paulatinamente nuevas residencias incluyendo su propia casa de gobierno, formó jardines y alameda de paseo y reparó las baterías defensivas. La vida en Puerto Soledad quedó reflejada en sus rasgos cotidianos en el Diario de su esposa que amenizaba las reuniones con el piano que había trasladado y con la importante biblioteca que poseía Vernet en su residencia.

El equipamiento y la vida en Malvinas

La obra de Luis Vernet tendió también a consolidar nuevos espacios de futuro asentamiento, como las áreas destinadas a avanzadas a las que nombró “Dorrego” y “Rosas”. Buscó a la vez perfeccionar las técnicas de construcción y realizó su residencia-casa de gobierno con una fuerte edificación en piedra que tenía un salón adecuado para las actividades sociales de la población. La tarea cotidiana de realizar obras para facilitar el equipamiento comprometía a Vernet, su cuñado Loreto Sáenz y a los capataces que buscaron consolidar el muelle de atraque para el creciente desplazamiento de barcos entre las islas y el continente. El jardinero alemán que había contratado hizo toda suerte de experimentaciones para mejorar la calidad productiva del suelo malvinero y con ello perfeccionar la dieta. Las actividades lúdicas en la isla comprendían desde las fiestas semanales de la gente de color con sus bailes hasta las carreras de caballos que practicaban europeos y criollos con entusiasmo. La vida de Puerto Soledad sorprendería a los visitantes británicos Fitz Roy y Darwin que visitaron a Vernet y que manifestaban su asombro ante un poblado en el que solamente había esperado encontrar cazadores de lobos marinos.

El Plan de Vernet y la defensa patrimonial

El incipiente éxito económico que iba alcanzando Luis Vernet y la creciente prepotencia de las potencias navales europeas y norteamericana en el siglo XIX generarían un serio conflicto ya que se habían acostumbrado a utilizar las islas Malvinas como un territorio sin dueños en el que era válido apropiarse de la pesca, la cacería de los lobos marinos y ballenas y el resguardo para los navegantes. Vernet intentó ejecutar los reglamentos emitidos por el Gobierno argentino con el fin de controlar el sistemático saqueo de los recursos de las islas. A raíz de ello tuvo conflictos notorios con barcos norteamericanos y británicos a los cuales apresó por no acatar las disposiciones que regían en las Malvinas. A la vez, atendió a barcos carenciados o en peligro de naufragio con víveres y ayudas lo que demostraba la voluntad de colaborar con quienes lo requiriesen y que a la vez respetasen las normas fijadas para la vida y desarrollo de las islas Malvinas. Desconociendo el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación firmado en 1825 entre las Provincias Unidas y Gran Bretaña, los británicos alegaron en 1829 tener derechos soberanos para ocupar las Malvinas y abastecer y carenar sus buques. El barco norteamericano Lexington, en momentos en que Vernet estaba en Buenos Aires informando a las autoridades, destruyó el 31 de diciembre de 1831 parte de Puerto Soledad y los británicos entendieron que ese era el momento para invadir las islas.

La destrucción de Puerto Soledad

El capitán británico James Onslow al mando de la corbeta “Clío” tomó por la fuerza Puerto Soledad el 3 de enero de 1833, expulsando a las autoridades argentinas y la mayoría de los pobladores allí radicados. Ello generó las fuertes protestas del Gobierno argentino ante el Gobierno británico, incluyendo las presentaciones del diplomático Manuel Moreno en Londres (en 1833 y nuevamente en 1841).

A pesar de las dificultades generadas por las propias circunstancias de la vida política argentina –incluyendo el enfrentamiento con las fuerzas navales francesas y británicas actuando conjuntamente como sucedería en la Vuelta de Obligado (1845)–, nuestro país mantuvo siempre vigente el reclamo y nunca consintió la presencia británica en las islas.

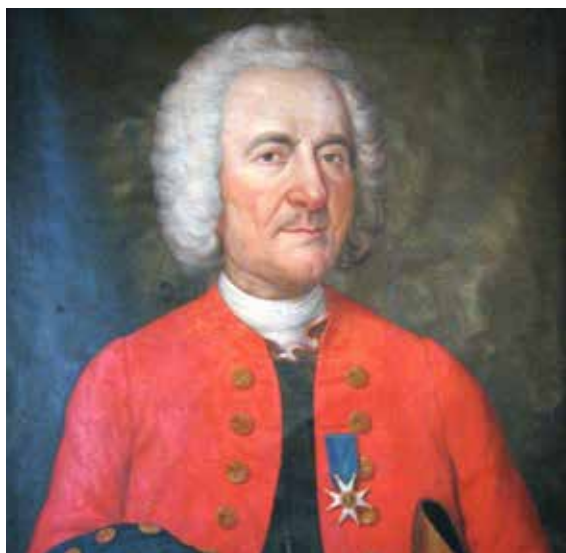
La frecuentación de las islas por buques franceses, británicos y norteamericanos nos ha dejado testimonios de la destrucción de Puerto Soledad, lugar en que los británicos estuvieron hasta 1844 ocupando la casa de Vernet y otros edificios. Una fotografía de la expedición española al Pacífico hacia 1865 nos muestra el nuevo asentamiento inglés que tenía similares modalidades de localización dispersa que había caracterizado a Puerto Soledad y es indicativo de que el poblamiento que los argentinos habían realizado tendía hacia un crecimiento similar al que los británicos podían exhibir tres décadas después de la usurpación territorial. Hacia mediados del siglo XIX los restos de Puerto Soledad eran aparentemente inhabitables y los visitantes se alojaban en carpas como muestran los grabados de época.

EL PROCESO HISTÓRICO

1.

EL INGENIERO AMADEO FRANCISCO FREZIER

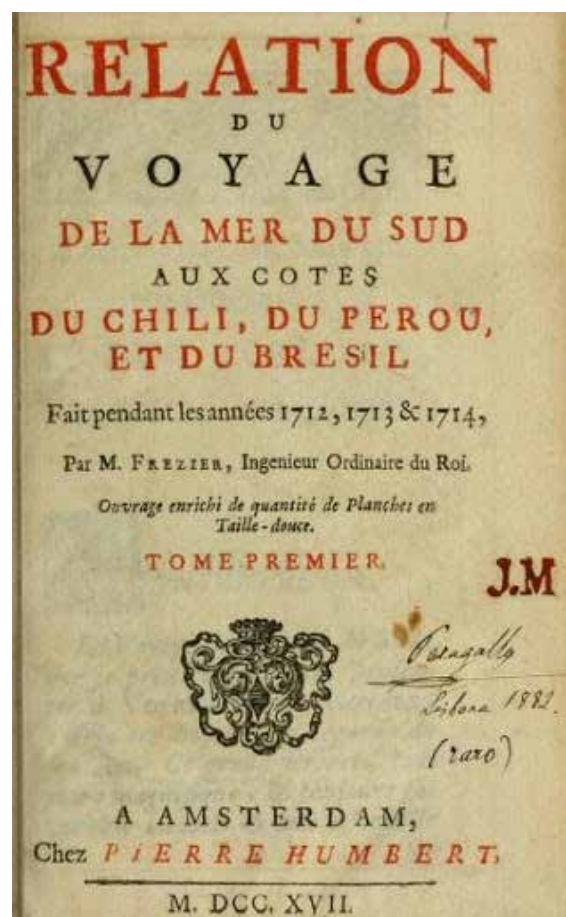
Nació en 1682 en Chambéry (Saboya) y, en 1707 entró en el Cuerpo de Ingenieros trabajando en Saint Malo. Ese año había publicado tempranamente y con señalado éxito su “Tratado de fuegos de artificio”.¹ Por vinculaciones políticas y conocimientos técnicos se le encomendó la misión de espiar el sistema de fortificaciones y defensas de los españoles sobre el Pacífico integrando como oficial un viaje que comenzó el 6 de enero de 1712 en el barco “Saint Joseph” bajo el mando de Laurent Batlas que culminaría su gira en 1716. Frezier, que se separa de la expedición en Coquimbo en 1713, realizaría a su regreso a Marsella una de las más interesantes y difundidas narraciones que fueron publicadas en varios idiomas dándole notoriedad a su trayectoria.²



Retrato del ingeniero Frezier
(1682-1773)

Esta tarea de espionaje era bastante habitual entre los Ingenieros Militares adiestrados a calibrar no solamente las defensas enemigas sino también los elementos de sustentabilidad

de los abastecimientos, las infraestructuras de accesibilidad, la cantidad y calidad de la población, etc. Ya en el último tercio del siglo XVII uno de los hermanos Massiac había estado viviendo como comerciante en Buenos Aires, realizando un plano de la ciudad e informando a su hermano, Ingeniero Militar, quien reportaba al mariscal Vauban sobre la oportunidad de apoderarse del Río de la Plata.³



Portada del libro de los viajes de Amadeo Francisco Frezier. 1717

En su recorrido desde el Atlántico al Pacífico menciona la islas Sebald y localiza en 1714

en 1728 fue condecorado con la Cruz de San Luis, fue nominado por la Academia de Marina francesa en 1752 y actuó como Director de Fortificaciones en la región de la Bretaña mientras editaba un notable tratado de esteotomía y corte de piedras y maderas, que tuvo amplia difusión.⁶ También editaría un texto sobre el terremoto que asolaría Lima y el puerto del Callao en 1746.⁷



Tuvo debates con el Abate Laugier sobre arquitectura luego de la edición del libro de éste en 1755 y finalmente se retira en 1764 con un claro reconocimiento por sus aportes a la Corona y a Francia. Es muy probable que tuviera contactos directos con Bougainville quien ese mismo año 1764 fundaba el Puerto San Luis en las Malvinas.⁸

Frezier falleció en Brest en 1773 luego de haber realizado allí numerosas obras de arquitectura y sus archivos fueron conservados especialmente.⁹

Notas

- 22

2.

DE PUERTO SAN LUIS A PUERTO SOLEDAD

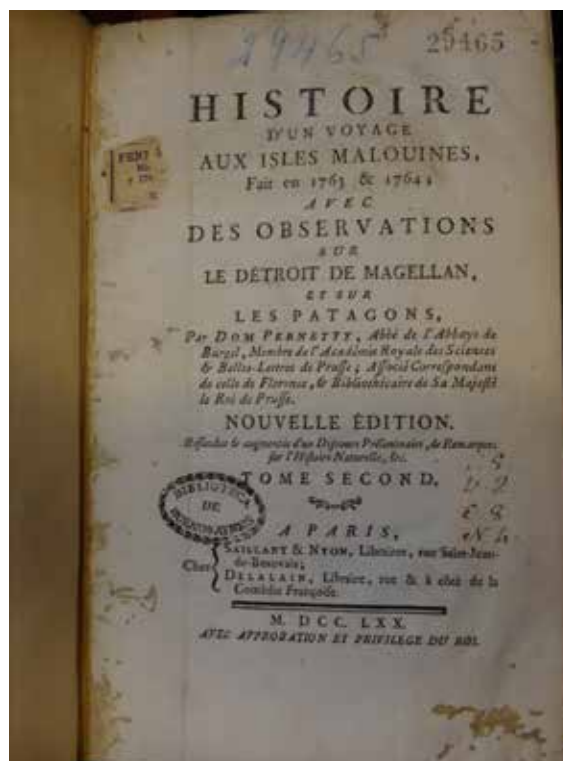
La formación del primer poblado en las islas Malvinas, comenzado en 1764 bajo la denominación de Puerto Luis por la expedición francesa de Bougainville significó la presencia de una voluntad de permanecer que determinó de hecho la colonización de una isla sin habitantes permanentes.

Bougainville se instaló en las islas Malvinas el 5 de abril de 1764, en el paraje que denominó “Fort Saint Louis”. Erigió un obelisco decorado con motivos alegóricos al rey Luis XV, en cuyo basamento se depositaron varias monedas y una medalla. El 8 de abril partió de las islas, dejando un asentamiento con 27 pobladores, incluyendo mujeres y niños.

Bougainville acompañado de técnicos y de pobladores de diversos oficios con sus familias señaló el camino de una tarea compleja de instalarse en tierras poco conocidas y de difíciles condiciones de habitabilidad. Son numerosos los testimonios de las dificultades tanto para superar los rigores climáticos cuanto la escasez de las provisiones para mantenimiento prolongado de una población estable y numerosa.

Conocemos el trazado que los ingenieros geógrafos franceses plantearon para la ciudad de Port Louis formada con una cuadrícula de 9 manzanas que se perfilan hacia la costa donde, cerca de la playa, se colocan los elementos claves de la defensa. El plano muestra una tendencia a la forma trapezoidal reduciendo la cabecera sobre el frente marítimo al que resguarda con una batería de flanco.

Avanzando desde la costa unas parcelas dedicadas a jardinería y plantaciones preanuncian la presencia de una plaza con un obelisco simbólico del carácter fundacional de la colonia. Hacia los lados dos casas de núcleo octogonal, una de ellas dedicada a casa de Gobierno y la otra a Cuerpo de Guardia. La primera próxima a las baterías con oficinas posteriores y la otra comunicaba a la rampa de desembarco y tiene anexos un cuerpo de almacenes, la escribanía real y las oficinas de la marina.¹⁰



Portada del libro de viaje de Dom Antoine Joseph Pernety, capellán del viaje de Bougainville

Se declara a seguir: recibiendo el Estado actual de la Colonia de las Indias Occidentales, ubicada en el territorio de la que ha originado la Casa de Francia, con cargo a los créditos y recibiendo por parte los señores propietarios por quince de la misma fecha.		2186	1873
Nombre de Estado mayor		Estado mayor	Estado mayor
1	De Francisco de Paula	115.000	1
2	De Francisco de Paula	115.000	2
3	De Francisco de Paula	115.000	3
4	De Francisco de Paula	115.000	4
5	De Francisco de Paula	115.000	5
6	De Francisco de Paula	115.000	6
7	De Francisco de Paula	115.000	7
8	De Francisco de Paula	115.000	8
9	De Francisco de Paula	115.000	9
10	De Francisco de Paula	115.000	10
11	De Francisco de Paula	115.000	11
12	De Francisco de Paula	115.000	12
13	De Francisco de Paula	115.000	13
14	De Francisco de Paula	115.000	14
15	De Francisco de Paula	115.000	15
16	De Francisco de Paula	115.000	16
17	De Francisco de Paula	115.000	17
18	De Francisco de Paula	115.000	18
19	De Francisco de Paula	115.000	19
20	De Francisco de Paula	115.000	20
21	De Francisco de Paula	115.000	21
22	De Francisco de Paula	115.000	22
23	De Francisco de Paula	115.000	23
24	De Francisco de Paula	115.000	24
25	De Francisco de Paula	115.000	25
26	De Francisco de Paula	115.000	26
27	De Francisco de Paula	115.000	27
28	De Francisco de Paula	115.000	28
29	De Francisco de Paula	115.000	29
30	De Francisco de Paula	115.000	30
31	De Francisco de Paula	115.000	31
32	De Francisco de Paula	115.000	32
33	De Francisco de Paula	115.000	33
34	De Francisco de Paula	115.000	34
35	De Francisco de Paula	115.000	35
36	De Francisco de Paula	115.000	36
37	De Francisco de Paula	115.000	37
38	De Francisco de Paula	115.000	38
39	De Francisco de Paula	115.000	39
40	De Francisco de Paula	115.000	40
41	De Francisco de Paula	115.000	41
42	De Francisco de Paula	115.000	42
43	De Francisco de Paula	115.000	43
44	De Francisco de Paula	115.000	44
45	De Francisco de Paula	115.000	45
46	De Francisco de Paula	115.000	46
47	De Francisco de Paula	115.000	47
48	De Francisco de Paula	115.000	48
49	De Francisco de Paula	115.000	49
50	De Francisco de Paula	115.000	50
51	De Francisco de Paula	115.000	51
52	De Francisco de Paula	115.000	52
53	De Francisco de Paula	115.000	53
54	De Francisco de Paula	115.000	54
55	De Francisco de Paula	115.000	55
56	De Francisco de Paula	115.000	56
57	De Francisco de Paula	115.000	57
58	De Francisco de Paula	115.000	58
59	De Francisco de Paula	115.000	59
60	De Francisco de Paula	115.000	60
61	De Francisco de Paula	115.000	61
62	De Francisco de Paula	115.000	62
63	De Francisco de Paula	115.000	63
64	De Francisco de Paula	115.000	64
65	De Francisco de Paula	115.000	65
66	De Francisco de Paula	115.000	66
67	De Francisco de Paula	115.000	67
68	De Francisco de Paula	115.000	68
69	De Francisco de Paula	115.000	69
70	De Francisco de Paula	115.000	70
71	De Francisco de Paula	115.000	71
72	De Francisco de Paula	115.000	72
73	De Francisco de Paula	115.000	73
74	De Francisco de Paula	115.000	74
75	De Francisco de Paula	115.000	75
76	De Francisco de Paula	115.000	76
77	De Francisco de Paula	115.000	77
78	De Francisco de Paula	115.000	78
79	De Francisco de Paula	115.000	79
80	De Francisco de Paula	115.000	80
81	De Francisco de Paula	115.000	81
82	De Francisco de Paula	115.000	82
83	De Francisco de Paula	115.000	83
84	De Francisco de Paula	115.000	84
85	De Francisco de Paula	115.000	85
86	De Francisco de Paula	115.000	86
87	De Francisco de Paula	115.000	87
88	De Francisco de Paula	115.000	88
89	De Francisco de Paula	115.000	89
90	De Francisco de Paula	115.000	90
91	De Francisco de Paula	115.000	91
92	De Francisco de Paula	115.000	92
93	De Francisco de Paula	115.000	93
94	De Francisco de Paula	115.000	94
95	De Francisco de Paula	115.000	95
96	De Francisco de Paula	1	

Es claro que este proyecto nos habla de un diseño a futuro que, sin embargo, se realiza parcialmente lo que puede verificarse emblemáticamente en la Casa del Gobernador

En el informe de 1767 los españoles dejan constancia de que ellos reciben 33 barracones y “sin cocinas, sumamente estrechas y húmedas, cubiertas de paja y tan separadas que no es fácil juntarnos”.¹¹

Existe una detallada planilla que enuncia acabadamente los edificios existentes en tiempos de la Gobernación ejercida por el marino Ramón de Clairac el 22 de Mayo de 1785 cuando planeó encarar un conjunto importante de obras públicas en el poblado de Puerto Soledad.¹² De este inventario se desprende que existían un total de 34 edificios construi-

dos y en uso, incluyendo los localizados en las estancias de ganado y en la Vigía de Arbolé. Una importante cantidad de almacenes posibilitaba la distribución específica de actividades. El más importante era el construido en piedra junto con el de víveres, pero había otro para los pertrechos bélicos y de navíos, un polvorín, uno para la turba y un almacén nuevo que seguramente estaría construyendo Clairac al igual que el Cuartel de Presidarios y tropa. Había otro cuartel para los marineros y uno más en construcción. También Clairac perfeccionó en lo material el antiguo Hospital, la panadería y rehabilitaría la antigua herrería.

Había casas para oficiales, una especial para el Escribano, una contaduría, cinco resguardos para la maestranza, otro para el turbero, otra para el calafate y otra para dos carpinteros. Los edificios más destacados eran la Casa del Gobernador, otros dos cuartos para los Capitanes, para el guía del muelle, la capilla y el horno que se hizo para la fábrica de tejas y ladrillos

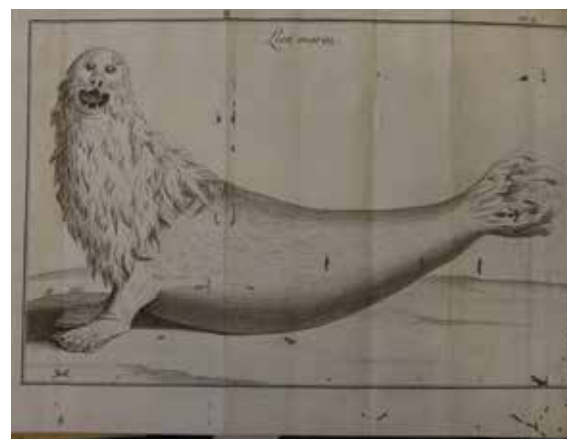
Este esquema se mantiene desde un comienzo, la dispersión se verifica en el asentamiento inicial de Bougainville, también en la intentona inglesa de Puerto Egmont y finalmente en las obras que los españoles harían y las que nuevamente erigirían o aprovecharían los argentinos. La esposa de Vernet decía que desde lo alto de una loma “presenta nuestro establecimiento la vista de un pueblecito”.

Sabemos por ejemplo que Vernet había destinado a sus colonos alemanes, según narraba María Sáenz “que hasta ese momento habían ocupado una casa provisoria de tablas, levantada por Emilio (Vernet), Loreto (Sáenz) y los capitanes- la construcción que fuera el hospital de los españoles, cuyas gruesas paredes de piedra habían resistido el tiempo”. Se preguntaba si ya habrían colocado las puertas y ventanas que les faltaban, pues en los primeros días los colonos se habían acomodado en las piezas de los altos, las que después hicie-

ron falta a los Vernet para guardar provisiones y muebles.¹³

Otro testimonio indica que “Cuando los españoles se hicieron cargo de la colonia, el comandante y el gobernador se alojaban en cómodas casas construidas de piedra, el resto de los habitantes otras cuyos muros habían sido construidos de césped. Había tres almacenes, tanto para los efectos públicos, como para los particulares; las maderas del estrecho habían servido para hacer la armazón de los diversos edificios y construir goletas”.¹⁴

En la expedición de Pacheco en 1823 se menciona otra casa de piedra denominada el Ministerio, el cuartel de la tropa y de los sentenciados a presidio que había realizado el Gobernador Clairac, la Casa del Hospital, la capilla, la herrería, la panadería y el cuartel de marinería. Estaba además el Cuartel de brigada, el almacén de artillería y los de pólvora y herramientas. El muelle era de piedra con declives y amarras para las embarcaciones, lo que nos habla de la complementación consolidada antes de 1811. Sin embargo, el abandono parcial de las islas hasta el repoblamiento planificado desde Buenos Aires derivó en la pérdida de buena parte de la edificación.



Lobo marino en las Malvinas según registra Pernety

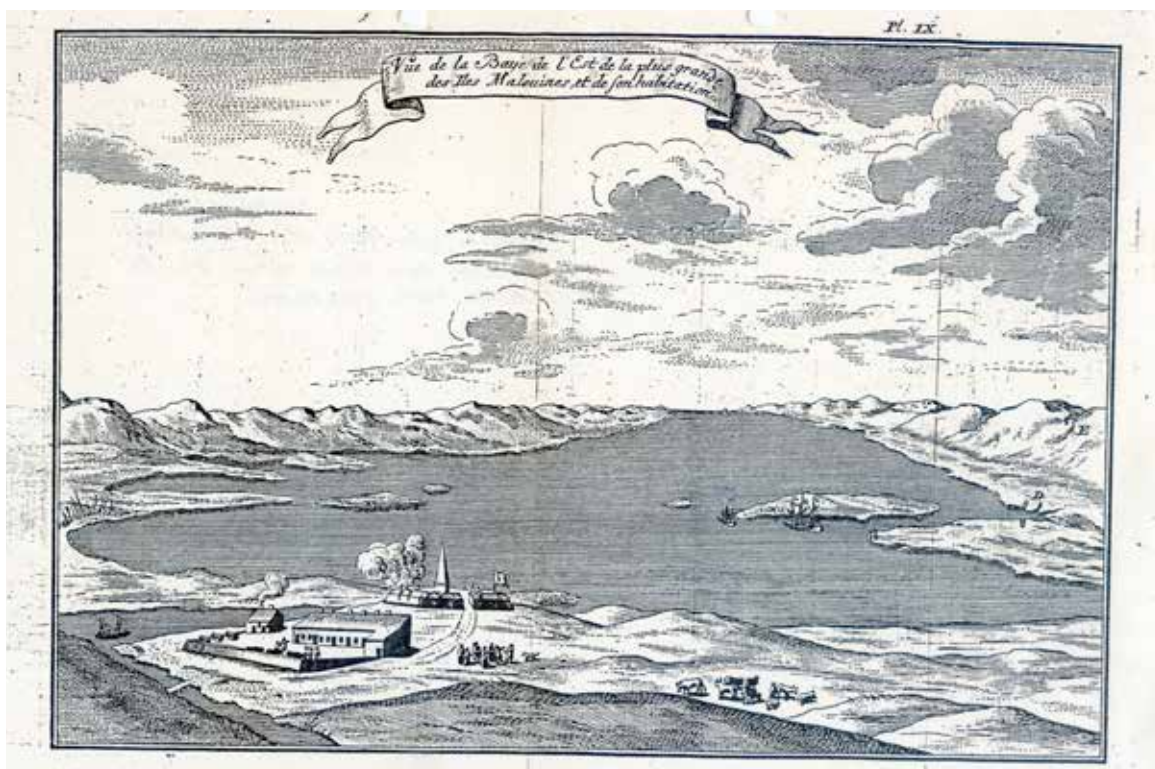
También debemos tener en cuenta que los últimos años de la vida de la colonia española tuvieron problemas derivados de la situación

política internacional. Las invasiones inglesas con la caída de Montevideo y Buenos Aires impidieron el abastecimiento de la isla y la renovación de la guarnición. Esta circunstancia obligó al Virrey Sobremonte a negociar con el comerciante Felipe Da Silva Telles Contucci que abastecía de armamentos y vituallas a los residentes de la colonia para que remitiese aunque más no fuese un barco menor con los abastecimientos precisos. Contucci remitió dos barcos en 1807 paliando de esta manera las carencias básicas de los malvinenses.¹⁵

De todos modos, aun aprovechando los restos que habían quedado abandonados en 1811 Pacheco y Vernet tuvieron que “explorar, trazar mapas, estudiar las posibilidades de explotación y establecimiento de pobladores, desmalezar y sembrar los campos para el pastoreo. Y finalmente, ya gobernador, traer maderas desde Statenland, para con Emilio y Loreto, levantar las casas que hoy se disfrutan”.¹⁶

Vernet va a impulsar el reemplazo de los almacenes pues la custodia y distribución de los víveres era crucial en las islas. Pero lo interesante es que Vernet piensa levantarlos no solamente para ellos sino también para los barcos en tránsito que podían surtirse allí. Es decir que, con un reconocimiento territorial, busca caletas de aproximación y la disponibilidad en el sitio donde los españoles sacaban la turba para quemar. Un combustible importante atendiendo a la escasez de madera.

La faz productiva tenía una prioridad en el esquema de conducción del Comandante y por ello instalará no solamente los elementos básicos de la subsistencia sino que apostará a los nuevos medios de financiamiento de la empresa. Así, con un matrimonio que traslada desde Buenos Aires prepara piletas para salazón de pescado y una casa donde Don Julio y su esposa podían vivir confortablemente a orillas de un arroyo y con un manantial a



Perspectiva de Port Louis realizada por Pernety (1765)

las espaldas. En esa casa de piedra y madera sus ocupantes manifestaban vivir “como en el paraíso” con una empresa promisorio en marcha.

El otro aspecto de rápido rédito era la caza de ballenas y lobos marinos destinados a proveer aceite, grasa, huesos, cueros, etc. Por el Tratado de San Lorenzo del Escorial, firmado el 28 de octubre de 1790, había quedado vedado navegar y pescar en los mares del Sur a distancia menor de 10 leguas de costas ocupadas por España y le ordenan por ello al Gobernador Elizalde “impedir a los ingleses pescar y formar barracas”.¹⁷ Este criterio fue ratificado por Vernet quien por disposición del 5 de enero de 1828 determinó que solamente podían ejercer la pesca y cazar lobos marinos los autorizados por el Comandante de la Colonia.¹⁸ Como sabemos este es el conflicto que desembocará en el incidente de la “Lexington” en diciembre de 1831, el cual posibilitará la usurpación británica de las islas en enero de 1833.

En el abastecimiento cotidiano tenía notoria importancia la panadería. La esposa de Vernet narra que cuando se acabaron las provisiones de bizcochos y galletas que llevaron de Buenos Aires no tenían nadie que hiciese pan. Se ofreció el portugués Jacinto que el 22 de agosto hizo un buen pan “como nunca lo tomé en las panaderías de Buenos Aires”.¹⁹

Otro de los elementos esenciales eran las velas para iluminación y sabemos que las mujeres aprovechaban los días de mal tiempo que impedían otras faenas para atender a la fábrica de velas.

Aparentemente el antiguo cementerio español había desaparecido pues Vernet realiza uno nuevo en 1830, pero aprovecha el puente que los españoles había construido para salvar uno de los arroyos que franqueaba el acceso a la zona del muelle y de las residencias.

A partir de 1833, el establecimiento de Puerto Soledad entró en un proceso de decadencia. Forzosamente abandonado por las autoridades argentinas, sin el mantenimiento que requería por la ausencia de pobladores suficientes, se fue convirtiendo en un paraje con edificaciones derruidas. Los pocos pobladores que habían quedado estaban al cuidado del ganado vacuno que se dispersaban por el interior de la isla.

En esta perspectiva podemos constatar como con diferentes espíritus y actividades la colonia fundada como Puerto Luis por los franceses y convertida en Puerto Soledad por los españoles culminaría ciclos de actividades variadas mostrando en la diversidad cultural de sus habitantes y en las propias intenciones de estos poblamientos el carácter que tuvieron como habitantes iniciales de las islas Malvinas.

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET

Notas

10. Saiegh, Rafael. *Francia en las islas Malvinas*. Buenos Aires. Emecé. 2005. Reproduce el plano del proyecto francés.

11. AGN. Manuscritos de la Biblioteca Nacional. N.º 365. Carta del 22 de abril de 1767 sobre el estado en que se encontró la colonia de las Islas Malvinas.

12. Archivo General de Indias. (AGI). Mapas y Planos de Buenos Aires. 255. Plan que manifiesta el estado actual de los edificios de esta colonia, numeradas con respecto a la explicación adjunta.

- [illegible]

Plano de la población de Port Louis definido por los ingenieros franceses

3.

LOS INGENIEROS GEÓGRAFOS MILITARES FRANCESES EN LA FORMACIÓN DEL POBLAMIENTO DE BOUGAINVILLE EN 1764

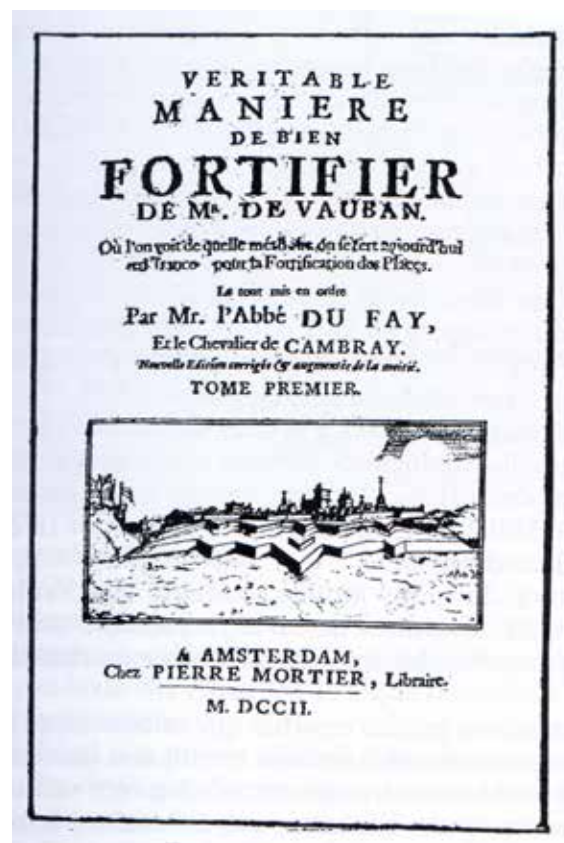
Tenemos referencias de la participación directa de dos Ingenieros Geógrafos Militares franceses en la realización del trazado de Puerto San Luis, su fortaleza y la construcción de la Casa del Gobernador, residencias y almacenes.

Ellos fueron Anne-François Lhuillier de la Serre y Charles Routier de Romainville destacados profesionales del Cuerpo de Ingenieros Militares que había consolidado en excelencia, por sus teorías y fortificaciones, el Mariscal Vauban en 1690 dando forma al encuadramiento de los “Ingenieurs du Roi”.²⁰ Como sus colegas de España, los Ingenieros Militares franceses tenían que ejercer un amplio dominio de conocimientos sobre las condiciones de la geografía, radicación de poblaciones, vías de comunicación, principales fuentes de cultivo y producción, además de atender explícitamente a sus tareas de defensa y fortificación de sus asentamientos, proponer sistemas de ataque de otras plazas fuertes y preparar la cartografía de las ellas.²¹

Hacia 1748 se formaría la Escuela Real de Ingenieros dentro de la plaza fortificada de Méziers. Ingenieros y Artilleros tuvieron en Francia similares conflictos de competitividad a lo sucedido en España, llegando a un intento de reunificación de ambas ramas, lo que igualmente resultaría efímero. En el caso francés, la institucionalización del Cuerpo se haría en 1776 y se reformaría en 1793 transfiriendo la Escuela de Ingenieros a Metz.

Dentro de la organización profesional francesa los Ingenieros Geógrafos Militares eran un grupo reducido dentro del arma de

Ingenieros dedicados a las fortificaciones.²² Posteriormente se enlazaban con el Cuerpo de Ingenieros de Marina que se organizó en 1765 en Brest, Rochefort y Toulon. Por ello tanto los Geógrafos, como los Hidrógrafos, tendrían directa vinculación con el desarrollo de la Cartografía y la planimetría y en la formación de los archivos y depósitos documentales del Ejército y la Marina de Francia²³



Tratado de fortificación según los principios del Mariscal Vauban. 1702

L'Huillier de La Serre actuó como ayudante del talentoso Ingeniero Jean Baptiste Berthier (1721-1804), formador del Cuerpo

Real de Ingenieros en 1776 y de quien era cuñado. El núcleo importante de este embrión de Ingenieros Geógrafos en torno a Berthier estaba integrado por L'Huillier de la Serre, Jean Villaret, Roger, Dupain de Montesson, Viallanez, Soldini y Mouy Chevalier de Marne. De entre ellos Louis Charles Dupain de Montesson (1720-1790) fue un destacado escritor sobre aspectos militares, editando varios textos *Les amusements militaires* (1757), *La science de L'Arpenteur dans toute son étendue* (1766), *Vocabulaire de Guerre* (1783), *La pratique du dessin de l'architecture bourgeoise* (1789) y el difundido *L'Art de lever les plans* con varias ediciones (1763, 1792, 1804 y 1813).



El ingeniero militar francés era un cuerpo de elite de la monarquía francesa

Charles Routier de Romainville

El otro Ingeniero Geógrafo Militar que acompañó a Bougainville y que tuvo a su cargo la construcción de las obras fue Romainville quien había nacido en París en 1742, ingre-

saría en el aprendizaje del oficio del Cuerpo de Ingenieros en 1758 y por lo tanto era muy joven cuando llega a las Malvinas en 1764. Su permanencia en las islas Malvinas también abarcaría el período de 1764 a 1767, oportunidad en que el gobierno de las islas sería devuelto por los franceses a los españoles. Si L'Huillier fue el proyectista de muchas de las obras, Romainville sería quien se ocuparía preferentemente de los aspectos constructivos y tecnológicos, conduciendo una cuadrilla operativa que integraban los Maestros carpinteros Jullien Brord y Pierre Guyot y los oficiales de carpintería Sebastián Nez y Armand Leblanc.



Caricatura de un ingeniero militar en el siglo XVIII con los símbolos de sus conocimientos

Cuando los franceses desocupan las Malvinas, algunos de ellos deciden permanecer aceptando el ofrecimiento de los españoles de contratarlos con el mismo sueldo que disponían pagarles los franceses.²⁴ Así constatamos que en 1767 quedarían en las islas Malvinas los carpinteros “labradores” Juan Siré, José

Granger, el ya mencionado Jullien Brord, el herrero cerrajero Juan Mol, el tornero Guillermo Perin y los herreros Francisco Suar y Pedro Pamber.

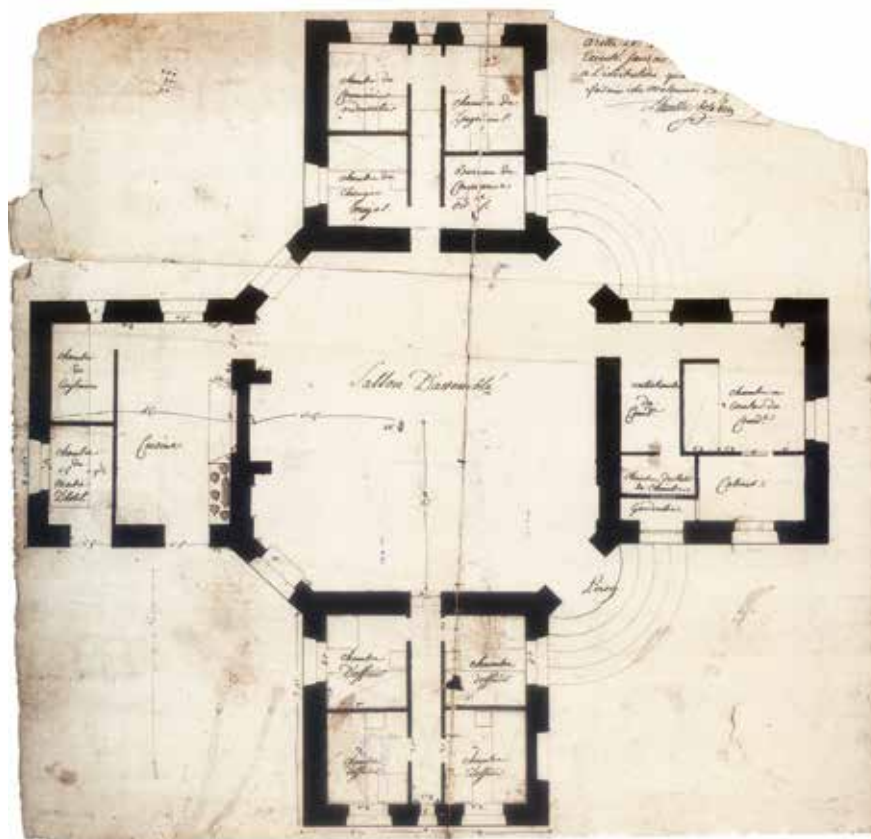
Romainville era también Ingeniero Geógrafo especializado en cartografía y será quien realice múltiples dibujos de los lugares que visitaría luego con la expedición de Bougainville, alguno de los cuales se conserva en la Biblioteca Nacional de París. En las mencionadas expediciones la actuación del Ingeniero tendría particular importancia en la ocupación de las islas Seychelles y también en su presencia en las Galápagos.

Luego del recorrido con Bougainville, donde efectuó numerosos dibujos de los parajes recorridos volvió a Francia en 1769 y sería designado en puestos administrativos en la región del Océano Índico y como Ingeniero en Jefe en la Isla Borbón. Chapuis señala el desconocimiento de su trayectoria posterior y la oportunidad de su fallecimiento.

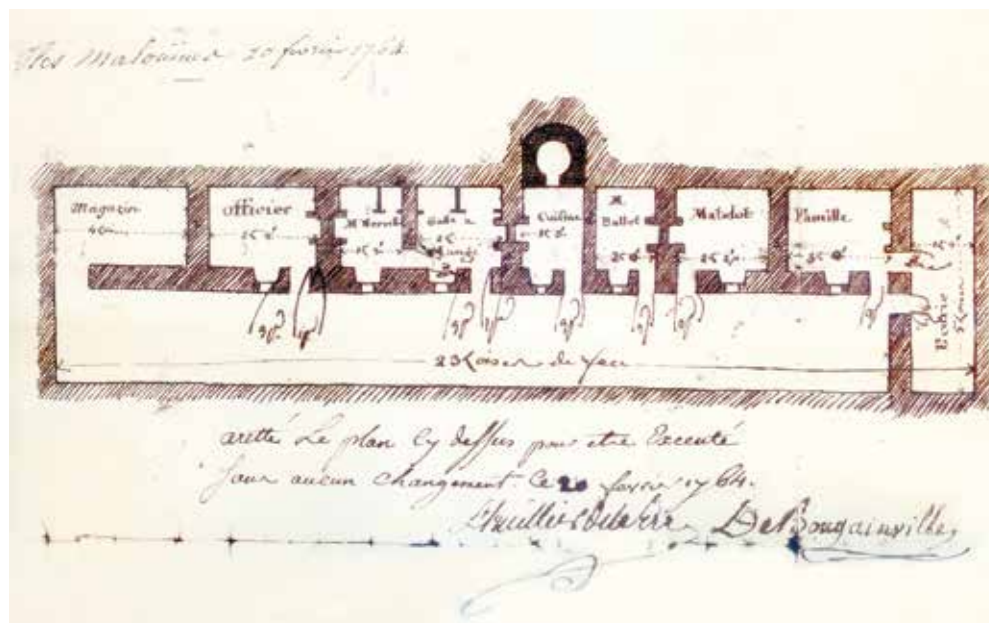
Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET

Notas

20. Blanchard, Anne. *Les ingénieurs du roy de Louis XIV à Louis XVI : étude du corps des fortifications*, Univ. de Montpellier, ESID, "coll. Études Militaires", 1979.
21. Bousquet-Bressolier, Catherine. "Du paysage naturel à l'utopie: le corps des ingénieurs-géographes et la diffusion d'un savoir théorique sur les cartes", en *Le paysage des cartes, genèse d'une codification. Actes de la troisième journée d'étude du musée des plans-reliefs, sous la direction de Catherine Bousquet-Bressolier*, Paris, Musée des plans-reliefs. 1999.
22. Berthaut, Colonel. *Les ingénieurs géographes militaires (1624-1831). Etude historique*. Impr. du Service Géographique, 1902.
23. Corvisier-De Villèle, Marie - Anne. *La France vue par les militaires. Catalogue des cartes de France du Dépôt de la Guerre*. Ministère de la Defense, État-Major de L'Armée de Terre. Service Historique. Château de Vincennes. 2001.
24. *Colección de Documentos relativos a la historia de las islas Malvinas*. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. Buenos Aires. 1961.



Plano de la casa de gobierno francesa, proyecto del ingeniero L'huillier de La Serre



Almacenes de víveres, cocinas, oficinas de artesanos y alojamientos de marineros

4.

ANNE-FRANÇOIS VICTOR L'HUILLIER DE LA SERRE

Acompañó a Bougainville en sus dos viajes a las islas Malvinas en 1764 y 1765 en su calidad de Ingeniero Geógrafo y con la tarea de desarrollar los diseños fundamentales tanto en la faz urbanística como residencial. L'Huillier de la Serre, que se había formado como Capitán de Infantería y había actuado en las fronteras coloniales del imperio francés, se desempeñaría como sobrenumerario de los Geógrafos entre 1746 y 1751, actuando posteriormente en la Armada del Rhin en 1759 y bajo las órdenes del Mariscal de Soubise entre 1761 y 1762.

En lo que se considera como el hecho crucial de la Expedición de Bougainville con las fragatas “L’Aigle” y “La Sphinx” la acción colonizadora tuvo a este Ingeniero, recomendado por Berthier, como uno de los protagonistas principales. Acompañando L’Huillier a Bougainville desde Morlaix y luego en Saint Malo, en las Malvinas su trabajo central fue la formación del Fort Royal o Fort Saint Louis que comenzó en 1764 sobre planos que algunos adjudican al ingeniero Charles Le Moine. También intervino en el conjunto de obras de la colonia francesa, ya que varios de los diseños les son atribuidos y permanecería en las islas hasta el 2 de abril de 1767. El diseño de la casa de Gobierno con el salón central octogonal es una pieza de calidad que se continuó usando durante varias décadas.

A partir del tratado de París que tranquilizó —aunque por poco tiempo— las contiendas de las potencias europeas L’Huillier pasó al Departamento de Marina dedicado a las Colonias y fue asignado a las campañas de Bougainville a las Malvinas por recomendación

de Berthier quien lo consideraba inteligente y activo. A su regreso de las Malvinas, luego de haber dejado trazados los diseños para el fuerte, la residencia del Gobernador y las de oficiales, tropa, almacenes y localizado las casas de los colonos L'Huillier fue puesto en la conducción de cuatro brigadas de Ingenieros Geógrafos militares y participó en una expedición efectuada por el Conde de Hérouville.²⁶

Por su interés en la cartografía fue nominado en el Depósito y Archivo de Cartas y Mapas que tenía la Marina y, en 1773, asumiría la Dirección del Nuevo Cuerpo de Ingenieros Geógrafos de las Colonias. En esos años estaba haciendo la carta topográfica de la isla Gorée y se lo destinó como Archivero de los planos de las Colonias, ascendiéndolo a Primer Ingeniero en 1782 e Inspector adjunto del Archivo de Planos de la Marina de Francia. Falleció en 1790.

Arriver le plan le joint par son basculin. Plus de 200 mètres que
je suis parti, et j'en suis venu à se faire avec le grand de l'industrie
l'importance, je le dis, et j'en suis venu à se faire avec le grand de l'industrie
et se j'ai pu se faire avec le grand de l'industrie.



Establos, alojamientos, despensas y
enfermerías construidas por los franceses.
1764

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET



ORDONNANCE DU ROI,

Ordenanzas del Rey para las obras de los ingenieros

Notas

25. Chapuis. Olivier. *A la mer, comme au ciel. Beautemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*. Presses Université de Paris-Sorbonne. 1999. Pág. 227 y ss.

5.

LOS TEPES, UNA SOLUCIÓN CONSTRUCTIVA EN MALVINAS

Una forma rápida de levantar construcciones habitables es utilizar los materiales que se encuentran a mano en el lugar elegido. Para ello, el hombre ha utilizado troncos de árboles, piedras y tierra. En el caso de la tierra, la forma más difundida en nuestro país es la del adobe, pero en muchas partes de nuestro territorio se ha construido con tepes, también conocidos como champas. Se trata de un material que se extrae del suelo y que, casi sin transformaciones, se aplica en el edificio. Para ello es necesario encontrar una tierra con raíces rastreras que operen como una red estructural que permita cortar trozos sin que éstos se disgreguen. En general esto ocurre en zonas de estepa o planicies en donde la vegetación es rala y por lo general no hay árboles.

En estos terrenos se dibujan una retícula de rectángulos y luego con una pala van levantándose los terrones que, después de unos días de secado, pueden usarse formando una mampostería similar a la tradicional. Pero para que los elementos vegetales frenen su desarrollo, normalmente se colocan boca abajo. Las mismas raicillas que cuelgan de los tepes ayudan a la protección de las paredes y facilitan la colocación de revoques y su anclaje en los muros.²⁶



Sistema de construcción con tepes de tierra, utilizados habitualmente en estas obras



Persistencia del uso de este sistema constructivo en diversas partes de América

Tradicionalmente los tepes han sido usados en construcciones de campañas militares cuando la necesidad de cobijo para las tropas requería rapidez y eficiencia. Asimismo, los colonos europeos que poblaron el nordeste y la Patagonia a fines del siglo XIX echaron mano del sistema para sus primeras casas.

En el caso de las Islas Malvinas, el terreno de la zona presentaba buenas características para su empleo y así fue como en 1768 cuando se decidió levantar una capilla, se la construyó de tepes incluyendo nave, sacristía, dos habitaciones para los capellanes franciscanos y una cocina y habitación del criado. Para el 22 de marzo de aquel año el edificio estaba terminado y con su techo de paja.

La tradición de los tepes ha perdurado en las islas hasta nuestros días.

Dra. Arquitecta
Graciela María Viñuales.
CONICET

Notas

26. Viñuales, Graciela María. *Restauración de Arquitecturas de Tierra*, San Miguel de Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 1981.



Louis Antoine Bougainville (1729-1811) comandante de la expedición

6.

ANTOINE BOUGAINVILLE

El 12 de noviembre de 1729, en la parroquia de Saint-Merri, sobre la calle Barre-du-Bec 21, nació el segundo hijo del matrimonio entre un notario y consejero del Rey –Pierre Yves de Bougainville– con Marie Françoise d'Arboulín. Louis-Antoine Bougainville cursó sus estudios en el colegio universitario y, si bien sobresalía en ciencias exactas,²⁷ fue perfeccionado en Derecho para conformar los deseos familiares. Observador y sagaz desde su juventud abrazó la carrera militar, integrando en 1753 la unidad de élite “Mosqueteros Negros” donde alcanzó el grado de edecán del General François Chevert y, al año siguiente, fue nombrado Secretario de la embajada en Londres y desde el 12 de enero de 1756 se sumó como miembro de la Royal Society.

Intrépido y curioso, figuró entre los favoritos de Madame Pompadour y su carrera militar se inició en la primera expedición a Canadá para defensa de los territorios franceses (1756) con el cargo de Capitán de Dragones.²⁸ Su hábil desempeño le mereció la distinción de la Cruz de San Luis, ascendiendo en 1759 al rango de Coronel para participar de los últimos enfrentamientos en tierras americanas hasta la capitulación francesa. Desde ese momento, Bougainville fue destinado a tareas diplomáticas entre las que figura un ofrecimiento –no aceptado– para gobernar la Guyana Francesa. Su interés por los viajes ultramarinos había crecido a partir de su accionar en tierras americanas²⁹ y hacia 1763 fueron estos los motivos que acercaron al Rey el pedido de permuta de su cargo de Coronel por el de Capitán de Fragata para llegar al Atlántico sur. Ese mismo año, formó la compañía “Saint-Maló” bajo la que el 17 de septiembre

zarpó como Capitán de navío hacia los mares meridionales con dos navíos, la fragata *L'Aigle* y la corbeta *Le Sphinx* para establecer colonias y subsanar así la pérdida de las tierras norteamericanas.

Arribaron a las islas Sansón y Patos el 3 de enero de 1764, instalando la colonia Port Saint Louis (hoy Puerto Soledad) y designando el archipiélago con el nombre de Malouinnes. Tres años más tarde y por orden del rey Luis XV, las islas fueron restituidas a los españoles.



Medalla de oro que el Rey otorgó a Bougainville. Ejemplar único que se conserva en el Museo Mitre de Buenos Aires

En 1766 emprendió el viaje alrededor del mundo que lo hizo famoso a bordo de la fragata real *Boudeuse* y un buque de carga, el *Ensign*. Acompañado de científicos y naturalistas, partió de Brest el 5 de diciembre de 1766 realizando la travesía en 28 meses en un recorrido que, surcando el Estrecho de Magallanes, ganó el Pacífico, arribó a Tahiti y Samoa, recorrió las Cícladas Grandes (Nuevas Hébridas), Nueva Bretaña (Islas Bismarck), Nueva Guinea y Mauricio regresando a Saint-Maló el 16 de marzo de 1769. El relato de esta expedición fue publicado en 1771 bajo el título *Viaje alrededor del Mundo*, sus páginas recogen una descripción vívida de los hombres, costumbres, gobiernos, fauna y flora visitadas por Bougainville instalándose así entre los fundadores de la etnografía moderna.³⁰ En su honor, actualmente, la más grande de las islas Salomón, un estrecho en este archipiélago y un canal en Vanuatu llevan su nombre, así como también recibió esta designación una planta trepadora oriunda de la América tropical, la buganvilla, conocida como flor de “Santa Rita”.

En 1771 fue designado miembro adjunto de la Academia de Marina francesa y ascendido a miembro ordinario el 2 de diciembre de 1784. Aunque entre 1778 y 1782, Bougainville participó como comandante de escuadrón en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, su ferviente interés por las expediciones lo llevó a planificar un nuevo viaje rumbo al Polo Norte, pero el Ministro de Brienne le negó este favor, renunciando a la Marina en 1780.

Dueño de una amplia carrera de bases enciclopédicas que le permitió desarrollar sus talentos como brillante matemático, combatiente y diplomático,³¹ Louis-Antoine de Bougainville pudo alcanzar numerosas distinciones del gobierno francés, entre las que se cuentan el haber sido miembro de la Comisión encargada de preparar la expedición a Egipto (julio de 1798), senador nombrado por Napoleón Bonaparte en 1799 y, en el mis-

mo año, asesor de la expedición a Australia; Presidente del Consejo de Guerra relativo a la batalla de Trafalgar, miembro de la Oficina de Pesas y Medidas, Gran Oficial de la Legión de Honor en 1804 y Conde del Imperio en 1808.³² Estuvo casado con Marie-Joséphine de Longchamps-Montendre con quien tuvo cuatro hijos –uno de los cuales lo secundó en sus viajes– y falleció en París el 31 de agosto de 1811.

Dra. Arquitecta Patricia Méndez.
CONICET

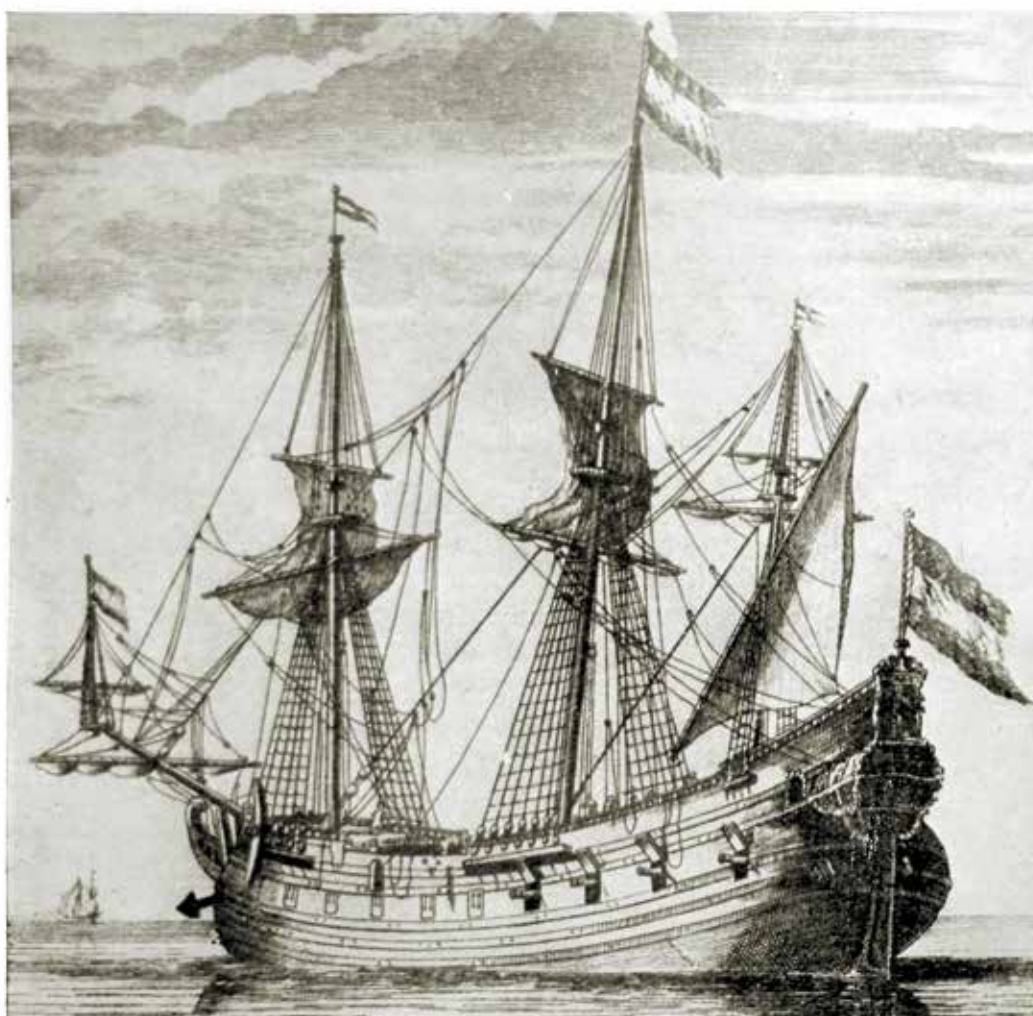


Fig. 1.—Fusta «L'Estoile», Bougainville, según un grabado contemporáneo.

El navío L'Estoile nave capitana de la expedición

Notas

27. En 1754 publicó en dos volúmenes el *Traité du calcul intégral, pour servir de suite à l'Analyse des infiniments petits de M. le marquis de l'Hôpital* (1754-1756).

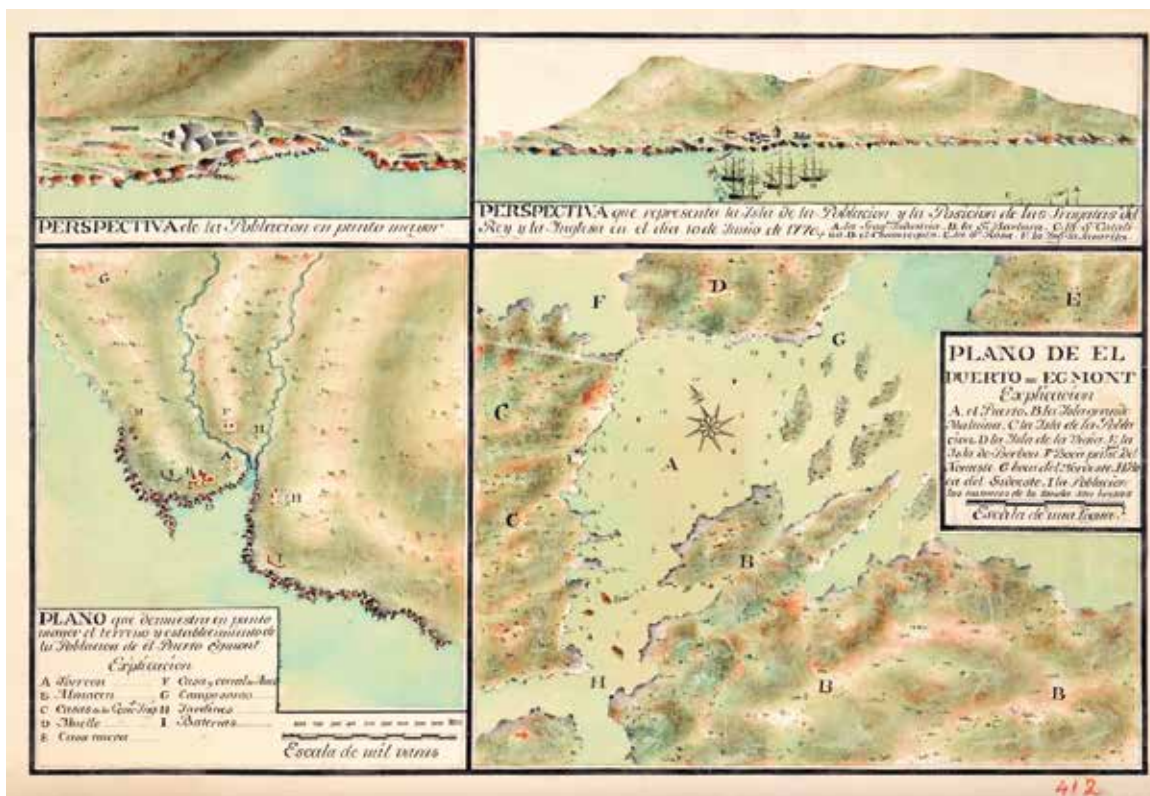
28. Importantes referencias del propio Bougainville sobre estas acciones se compilaron en la edición: Bougainville, Louis Antoine de. *Écrits sur le Canada. Memoires, Jounals, Lettres*. Publicada por Septentrion en 2003.

29. Cfr. Kimbrough, Mary. Louis-Antoine de Bougainville, 1729-1811: *A Study in French Naval History and Politics*; Lewiston-London: The Edwin Mellen Press (1990) y Lande, Lawrence (ed). *The French Royal Navy, Events During the Naval Wars Since 1740. An Unpublished Manuscript by Louis-Antoine de Bougainville*. Montreal: Lawrence Lande Foundation for Canadian Historical Research, 1990.

30. Bougainville, Louis Antoine de. *Voyage autour du monde, par la frégate du roi La Boudense et la flûte L'Étoile, en 1766, 1767, 1768 & 1769*. París : Saillant & Nyon, 1771.

31. Para ampliar, véase: Suthren, Victor. *The sea has no end: the life of Louis-Antoine de Bougainville*. Toronto: Dundurn Group, 2004.

32. Cfr. Dunmore, John. *Storms and Dreams: The Life of Louis De Bougainville*, Fairbanks: Alaska University, 2005 y Taillemite, Etienne. Bougainville. París: Perrin, 2011



Establecimiento militar inglés en Puerto Egmont identificado por los españoles en la isla Trinidad



Ataque de los españoles a Puerto Egmont y rendición de los ingleses, con acuerdo de reintegro y desalojo definitivo.

7.

EL ASENTAMIENTO INGLÉS EN PUERTO EGMONT

El plano que el 28 de marzo de 1771 realizan los españoles de los elementos que quedaban en Puerto Egmont (Puerto de la Cruzada en la toponimia española) luego de la expulsión de los británicos es bastante elocuente sobre la modalidad de asentamiento diferencial al que habían planteado en su momento los franceses en Puerto Luis.³³

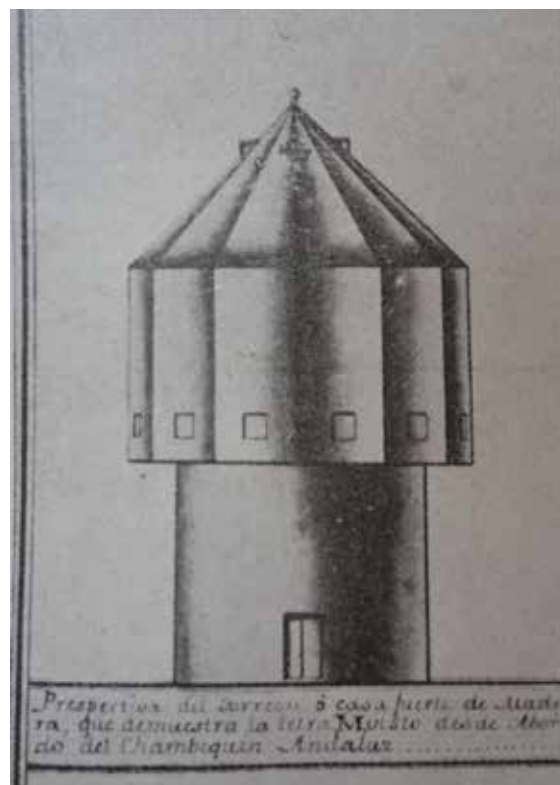
Si bien existe una cierta regularidad en la colocación de los elementos construidos, ellos están dispersos, con un núcleo compacto que comprende las casas de las autoridades y almacenes, un sector avanzado con el cuartel y hacia atrás la casa de los marineros, el hospital aislado y las zonas de corrales de aves y huertos.

La torre fortificada de madera estaba separada sobre la misma línea del núcleo central cuyo desarrollo es lineal y, en el otro extremo, se encontraba el Horno de pan cuyo depósito de leña estaba avanzado casi sobre la costa.

En la costa había dos puntos de embarque, un muelle de piedra consolidado y otro de piedras sueltas. Las casas principales de Farmer y Malvi estaban realizadas en piedra al igual que los almacenes, mientras que las casas de los marineros y cuarteles estaban construidas en tepes.

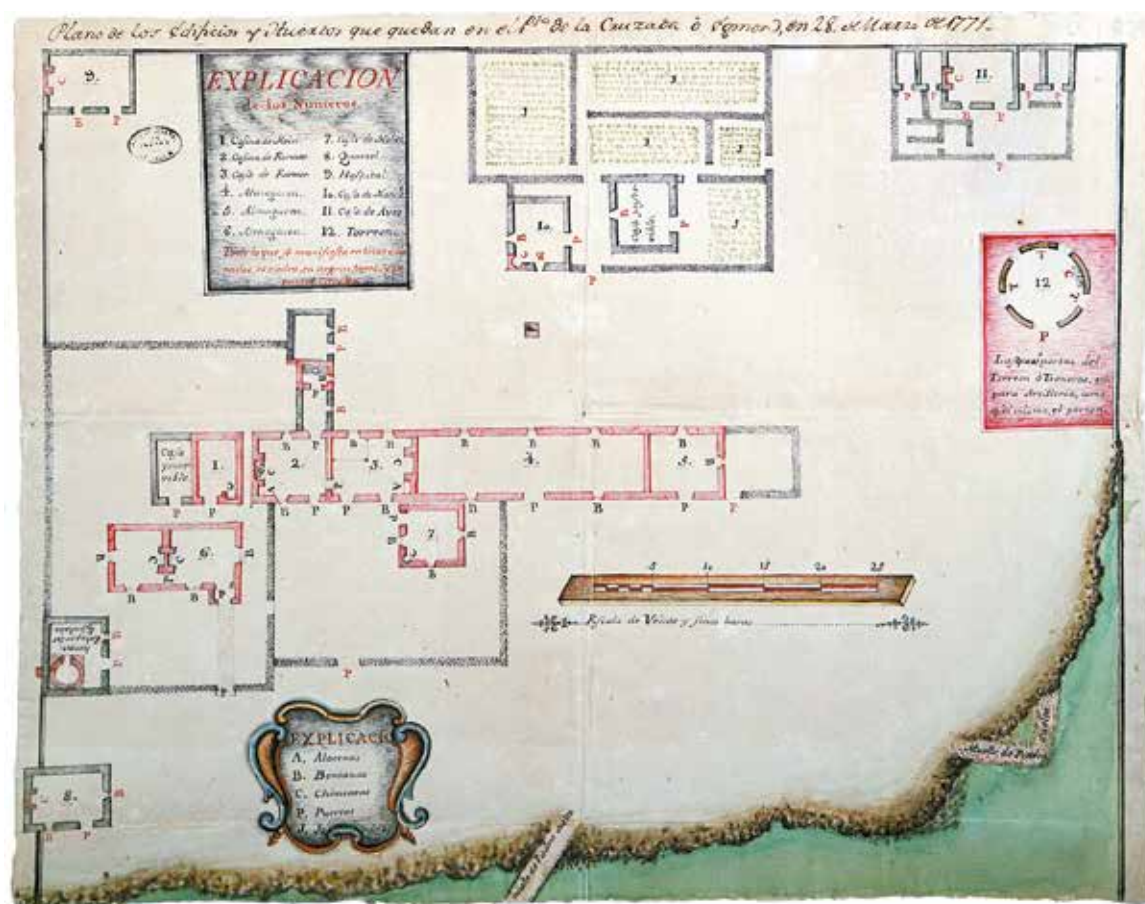
Este plano presenta pequeñas contradicciones con otro realizado probablemente por el mismo autor, dada la similitud del sistema de cartelas y de modalidades de identificación y que quizás fue realizado en oportunidad de la toma del emplazamiento en 1770 pues una de las casas estaba sin techar y había localizada una carbonera.³⁴

La disponibilidad de un núcleo de edificios de piedra asentada en barro muestra la actividad de los británicos en el lustro en que ocuparon esta zona de Puerto de la Cruzada, aunque probablemente dispusieran de canteras más próximas a las que se encontraban en Puerto Luis.



Torre de baterías prefabricada que los ingleses trajeron a Puerto Egmont

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET



Plano del establecimiento militar inglés en 1771 que los españoles denominaron Puerto de la Cruzada

Notas

33. AGI. Mapas y Planos de Buenos Aires. 94. 1771. Sobre la expulsión de los británicos de Puerto Egmont ver: Gil Munilla, Octavio. *Malvinas en el conflicto anglo español de 1770*. Sevilla. Escuela de Estudios Hispano Americanos. 1948 y Torre Revello, José. *La promesa secreta y el Convenio anglo-español sobre las Malvinas de 1771 (Nuevas aportaciones)*. Buenos Aires. Imprenta de la Universidad. 1952.

34. AGI. Mapas y Planos de Buenos Aires. 94 Bis. 1770?

8.

EL PILOTO ALEJO BERLINGUERO DE LA MARCA Y GALLEGO

Una de las figuras más interesantes de la presencia española en las Islas Malvinas fue sin dudas el Piloto de la Real Armada Alejo Berlinguero y de la Marca, nacido en Cartagena en 1746 y con actuación en el Río de la Plata en tiempos de la presencia española en el poblamiento de Puerto Soledad.³⁵



El Piloto de la Real Armada Alejo Berlinguero (1746-1805) formó parte de la primera expedición española que recorrió las Malvinas

En efecto, Berlinguero acompañará a la expedición de reconocimiento de la costa patagónica y de las islas al Capitán de Fragata Domingo Perler en su relevamiento realizado entre el 23 de diciembre de 1767 y el 18 de abril de 1768.³⁶ Su dominio del dibujo de la cartografía naval y terrestre queda demostra-

do en esos mapas que firma en su condición de “Maestro Delineador interino de la Academia de Pilotos del Departamento del Ferrol”, aclarando que sus mensuras están realizadas “con la sonda y calidad de fondo”.

El Cuerpo de Pilotos de la Marina Real y sus ayudantes los Pilotines habían sido creados con las Ordenanzas de la Armada de 1748 y su número va aumentando progresivamente aunque es tal la demanda que en 1778 se autoriza, dada su escasez, a utilizar Pilotos particulares en naves de guerra si hicieran falta.



NAVIO DE 80 CAÑONES
haciendo su reglamento
visto por la amara de haber

Navío español de 80 cañones dibujado por Alejo Berlinguero con el despliegue de sus galardones

Participante activo del desalojo de los británicos de Puerto Egmont en 1770, Berlinguero fue quien realizó los dibujos que recogieron el imaginario de aquel histórico episodio con el pleno dominio español de las islas. Sus sorprendentes trazos y la modalidad de las cartelas y la heráldica hispánica llaman la atención en el contexto de una cartografía naval austera en ornamentaciones como precisa en informaciones.³⁷

Posteriormente realizaría un plano del Río de la Plata mediante sondeos que fueron ratificados y complementados por el teniente Juan Antonio Muñoz y el Alférez de Fragata Sebastián de Canel, una de cuyas copias se encuentra en la Biblioteca del Palacio Real.³⁸ Otro ejemplar de este trabajo de Berlinguero se encuentra en la Biblioteca Nacional de España.³⁹

Ya en el año 1772, Berlinguero en nominado como Maestro de Dibujo en la Escuela de Pilotos corroborando sus capacidades, expresadas en múltiples diseños acuarelados tanto de naves españolas de su tiempo cuanto en la documentación naval.⁴⁰ Una de estas acuarelas registraba al navío *La Santísima Tri-*

nidad, realizado en el astillero de La Habana en 1769 y que por su tamaño y envergadura era conocido como “El escorial de los mares” ya que poseía cuatro puentes y portaba 112 cañones. El hermano menor de Alejo Berlinguero, Agustín, también realizó series de acuarelas y grabados de la flota española a fines del siglo XVIII.

Estas aptitudes se correspondían con una participación activa en las acciones bélicas que enfrentaba la flota naval española. De tal manera que Berlinguero participará activamente en el sitio de Melilla en África en 1775, en la toma en América del Norte de las plazas de Mobile y Providencia y en las campañas de Argel de 1783.⁴¹ En su carrera académica Berlinguero fue Delineador en la Escuela de Cartagena en 1778 y Profesor de la Escuela de Pilotos del Ferrol, cuando en 1793 es ascendido al cargo de Teniente de Fragata. Berlinguero, que fuera Director en las escuelas de El Ferrol y en Cartagena, falleció en Cádiz en el año 1805.

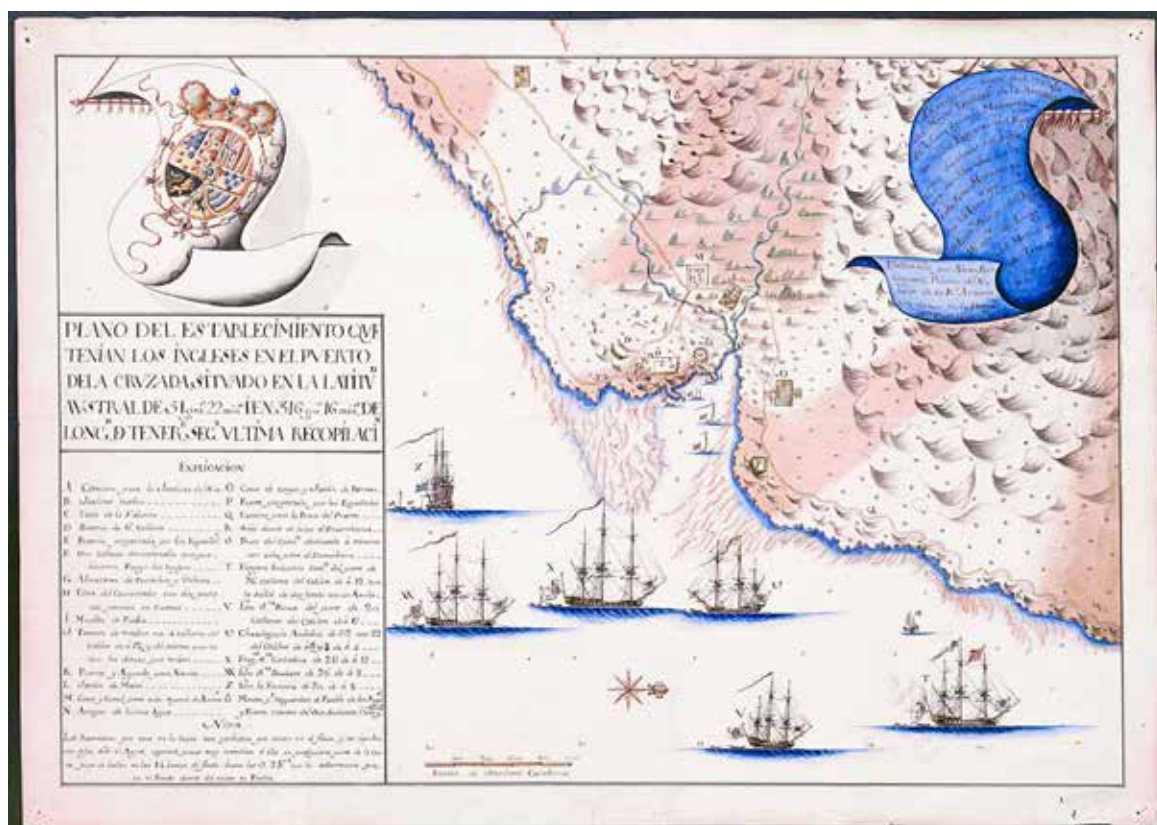
Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET

Notas

35. Torre Revello, José. “La obra del cartógrafo Alejo Berlinguero de la Marca y Gallego en el Río de la Plata”. En *Anales de la Academia Argentina de Geografía* N.º 2. Buenos Aires. 1958. Págs. 78-85. Gabriel Guarda en su libro *Flandes Indiano* indica que Berlinguero nació en 1744 y que entró a la Escuela Naval en 1757 con 13 años, otras fuentes señalan su nacimiento en 1750 y la muerte en 1810, probablemente confundiéndolo con su hermano Agustín.

36. Ratto, Héctor. *Actividades marítimas en la Patagonia durante los siglos XVII y XVIII*. Buenos Aires. Guillermo Kraft. 1930. Págs. 81-82.

37. Pueden verse al respecto los dibujos en el Archivo General de Indias. Mapas y planos de Buenos Aires, números 88.
38. Martínez Martín, Carmen. "Un plano del Río de la Plata por Alexo Berlinguero en la Biblioteca del Palacio Real". En *Revista del Patrimonio Nacional Reales Sitios*. N.º 126. Madrid. 1995. Págs. 2-11.
39. AAVV. *La historia en los mapas manuscritos de la Biblioteca Nacional*. Madrid. Biblioteca Nacional. 1984. Pág. 229. "Plano del Río de la Plata corregido y haumentado (sic) de orden del Comandante de las Fuerzas marítimas del dicho Río, Don Juan Ignacio de Madariaga en el año de 1769 por los Pilotos de la Real Armada. Delineado por Alessio Berlinguero. Año de 1770" Signatura. Manuscritos 111.
40. Guillén y Tato, Julio. *Seis acuarelas de Alejo Berlinguero de la Marca, Primer Piloto de la Real Armada*. Madrid. Museo Naval. 1955. Las acuarelas de las naos que pintó Berlinguero fueron reproducidas y alcanzaron gran difusión.
41. González de Canales, Fernando. *Catálogo de Pinturas del Museo Naval. Retratos de los Oficiales particulares del Cuerpo General de la Armada*. Madrid. Ministerio de Defensa. armada española. 2000. Pág. 109. Documentación procedente de su foja de servicios.



Berlinguero, destacado dibujante naval documentó el ataque español para expulsar a los ingleses



NAVIO SANTÍSIMA TRINIDAD

*navegando a un largo por babor con aliz y raa-
trera del trinquete con la mayor cargada.*

El barco “La Santísima Trinidad” construido en los astilleros de La Habana era el de mayor dimensión de la armada española

9.

EL ARTILLERO FRANCISCO DE ORDUÑA

Nacido en Valencia hacia 1740 Orduña ingresó como Cadete en el Real Cuerpo de Artillería en 1755 teniendo actuación en Galicia y Cataluña. Integrando la Expedición que en 1767 se hizo cargo del establecimiento francés de Isla Soledad en nombre del Rey de España, Francisco de Orduña tenía la misión junto con el Ingeniero Militar Esteban O'Brien de organizar las baterías y defensas de las islas.

Su actuación en las islas Malvinas fue muy destacada ya que en 1769 hizo un reconocimiento exhaustivo de la Isla Gran Malvina y luego participaría en la expedición punitiva contra Puerto Egmont y el asentamiento inglés en 1770. Ocupado el armamento inglés de artillería, le tocaría devolverlo a los británicos el 16 de septiembre de 1771 en concordancia con las negociaciones diplomáticas y finalmente ocuparlo nuevamente el 22 de mayo de 1774 en nombre del Gobernador español del Río de la Plata.

Trasladado a Buenos Aires asumió la conducción de la artillería española en sus enfrentamientos con los portugueses en el Uruguay y Río Grande para el deslinde de las fronteras y en 1804 fue nominado Brigadier. En su calidad de oficial superior hizo en diciembre de 1806 un informe sobre el estado de las fortificaciones en la Banda Oriental del Uruguay y la disponibilidad de la artillería de Montevideo y dirigió la artillería que combatió a los británicos en la invasión de 1807. Fue tomado prisionero y trasladado a Europa y luego de haber sido dejado en libertad retornaría al Río de la Plata.

Manteniendo su adhesión al Rey el 18 de agosto de 1810 informaba en calidad de Subinspector del Real Cuerpo de Artillería de Buenos Aires al Ministro de Guerra de España e Indias que *"Desde dicho día 25 de mayo, somos regidos en esta capital por tal Junta, formada por abogados, frailes y otros integrantes, hijos todos del país, y enemigos declarados de los españoles europeos, y levantada sobre y por medio de las bayonetas que tienen a su devoción"*.

Sin embargo, Orduña continuó dirigiendo la Subinspección de Artillería a cargo de la Maestranza durante parte del año 1811. Al crearse ese año el nuevo Estado Mayor revolucionario, el Arma de Artillería quedaría a cargo de Ángel Monasterio Ibáñez, un español peninsular que adhiere a la independencia americana y da forma al Regimiento de Artillería de la Patria. Monasterio junto con Manuel Rivera organizan la fábrica de armas en la antigua estancia jesuítica de Caroya (Córdoba).



Cañón con las armas reales. La artillería fue decisiva en el siglo XVIII para el dominio de los mares

10.

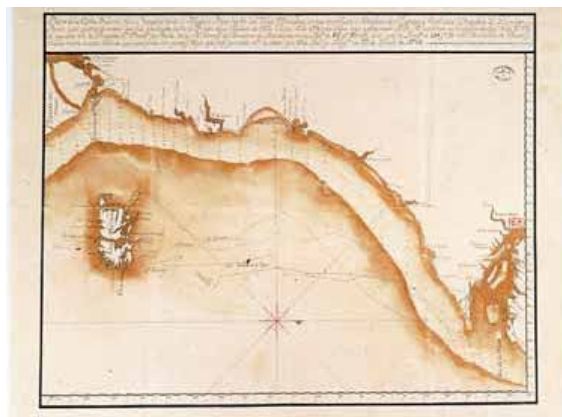
EL MARINO ESPAÑOL DOMINGO PERLER Y RABASQUINO

Domingo Perler nació en Alicante en 1724 e ingresó como Guardiamarina en Cádiz en 1740. En 1744 participó del primer enfrentamiento con la escuadra inglesa, estuvo en expediciones de corso en aguas africanas y en 1747 fue promovido en Cádiz a Alferez de Fragata. Destinado a proteger la flota de Tierra Firme, en 1749 participó en el sofocamiento de un alzamiento que se había generado en La Guayra, el puerto natural de Caracas y pasó por Cartagena de Indias y La Habana circulando hasta 1753 por la región caribeña y Veracruz.



El marino español Domingo Perler (1724-1800) estuvo en el Río de la Plata desde 1766 atendiendo el tema de Malvinas y la expulsión de los ingleses

En 1754 fue promovido a Teniente de Fragata y retomó su circuito por los presidios norafricanos, particularmente los de Ceuta pero retornaría a La Habana participando activamente en la defensa de la ciudad contra los británicos que habrían de tomarla en 1762. Cayó prisionero y al firmarse la paz regresó a Cádiz y luego nuevamente a La Habana.

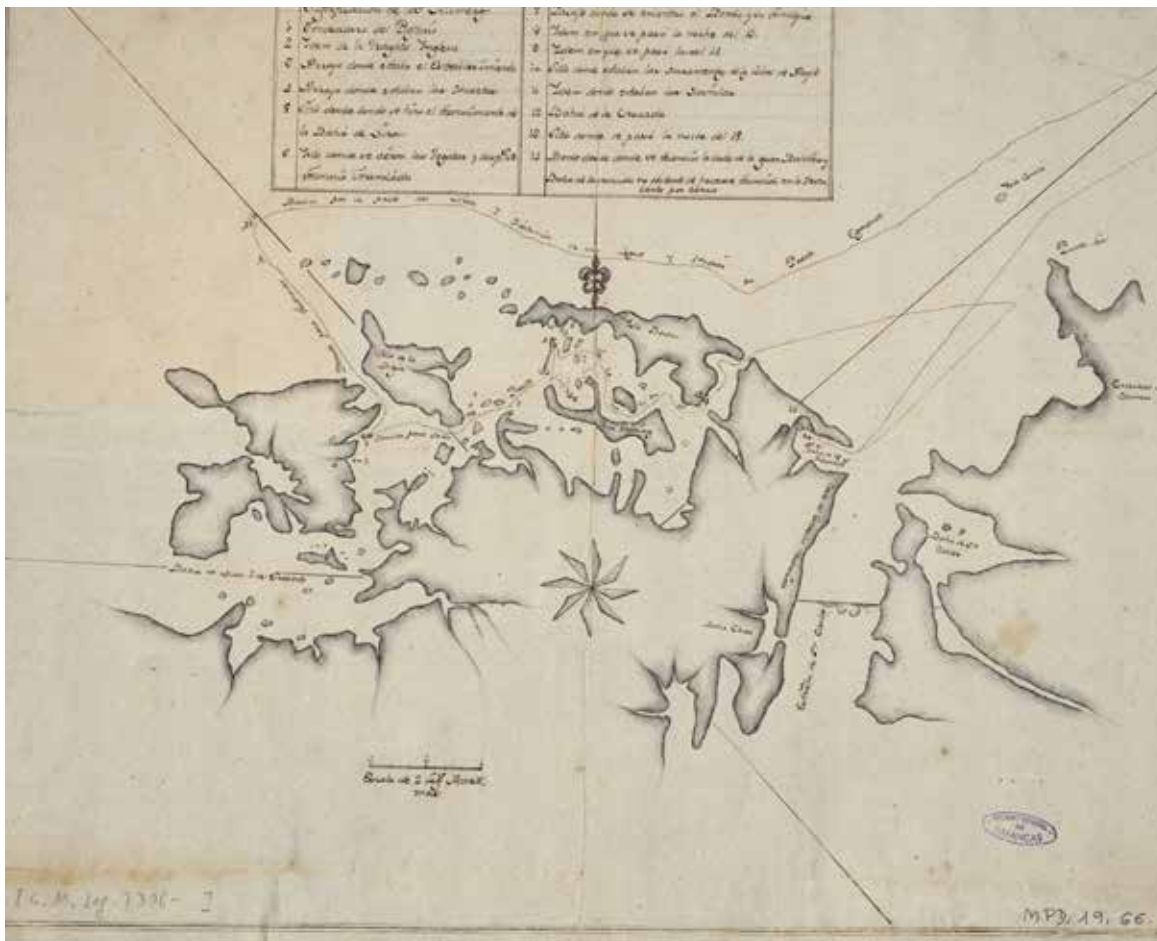


Los relevamientos de Perler en la zona de la costa patagónica daba cuenta de la pertenencia de las Malvinas al sistema geográfico y territorial español

Ascendido en 1766 como Capitán de Fragata pasó al Río de la Plata donde le encomendaron vigilar el asentamiento que estaban realizando los británicos en las islas Malvinas de lo cual dejó testimonio en un plano de 1768. A pedido del Gobernador Bucarelli conduciendo su navío *Andaluz* recorrió las Malvinas y el Estrecho de Magallanes, documentando fehacientemente el estado de la costa y la capacidad de recalada de los puertos. El piloto Alejo Berlingero acompañó esta expedición y registró una importante cartografía de las costas patagónicas en sucesivos recorridos entre 1768 y 1770.

Perler participó activamente en el ataque y rendición de Puerto Egmont en 1770 integrando la expedición que conducía Juan Ignacio de Madariaga con tropas a cargo del Coronel Antonio Gutiérrez quienes hicieron firmar la Capitulación a los británicos. Regresado a España y continuando las tareas de vigilancia en el norte de África y las Azores, en 1774 fue ascendido a Capitán de Navío y participó notoriamente en la defensa de Melilla frente a los ataques del Sultán de Marruecos.

En varias oportunidades se radicó en el arsenal de La Carraca y participó en batallas por el peñón de Gibraltar alcanzando en 1782 el título de Brigadier que premiaba su larga y sufrida trayectoria y que completaría años después como Jefe de Escuadra mientras viajaba por enésima vez a La Habana con materiales para su Astillero. Participando de diversas formaciones, Perler pasaría sus últimos años en Cádiz donde habría de fallecer en enero del año 1800.



Navegación y reconocimiento de las islas y sus costas por los marinos españoles

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET

11.

EL REAL CUERPO DE INGENIEROS MILITARES DE ESPAÑA

Organización y objetivos

En 1711, una vez que los borbones asumieron el trono de España, se aprobó la creación del Real Cuerpo de Ingenieros Militares propuesto por el Marqués de Verboom y se reclutaron tanto a los ingenieros que habían colaborado en Flandes e Italia cuanto a los franceses discípulos del famoso Mariscal Vauban. En 1718, con la sanción de las Ordenanzas de Ingenieros Militares, sus competencias quedaron claramente deslindadas. Se trataba de un acontecimiento singular pues los Ingenieros Militares fueron el primer estamento organizado que tuvo España como expresión de un estado moderno.⁴²

Entre las atribuciones de los Ingenieros Militares estaba justamente aquella preocupación del reconocimiento territorial, debiendo documentar “la situación de las ciudades, villas y lugares, calidad de los caminos, cursos de los ríos” y también “el estado de las Plazas de Guerra, puertos y costas”. El crecimiento del Real Cuerpo fue importante en su fase inicial ya que en 1720 tenía un centenar de miembros que ascendería a poco más de 150 a fines del siglo XVIII.⁴³ Buena parte de este crecimiento se debería a la demanda americana donde a los conflictos tradicionales con británicos, franceses y neerlandeses se sumaría la agresiva política territorial de Portugal que obligaría a fortificar dilatadas fronteras con el Brasil.

Lo cierto es que los Ingenieros Militares son concebidos en la primera mitad del siglo XVIII como profesionales clave en lo que se refiere al desarrollo económico y a la trans-

formación espacial, mediante la generación de obras públicas de equipamiento e infraestructura. En 1739 fueron aprobados los lineamientos de la Real Academia de Matemáticas en Barcelona sobre el diseño pedagógico que abarcaba cuatro niveles de cursos vinculados al campo de las ciencias básicas: Matemáticas, Geometría y Topografía. Luego abordaban los temas de Artillería, Fortificación, Táctica, Ataque y Defensa de las Plazas. Complementaban esta formación aquellos que aspiraban ser Ingenieros Militares con otros dos conjuntos de materias. El primer grupo sería el de Mecánica y Máquinas, Hidráulica, Gnomónica, Perspectiva, Construcción, Formación y uso de Cartas geográficas. Concluían con clases de Dibujo y Proyectos de edificios civiles y militares.⁴⁴ En América se daría prioridad a quienes tuvieran experiencia en la construcción sobre agua, por tratarse prioritariamente de fortificaciones portuarias, de allí que los que habían trabajado en Cádiz serían particularmente apreciados en nuestro continente.⁴⁵

Aunque las fortificaciones americanas eran clave para la custodia de las ciudades donde se concentraba la riqueza de bienes que se trasladaban a España en la flota de galeones, el número de ingenieros en América fue siempre menor a un tercio de los que servían en España. Como consecuencia del fracaso español de la Guerra de los Siete Años (1756-1763), entre 1763 y 1766 se duplicó la planta de los ingenieros de la Comandancia de la Nueva España de donde provenía el aporte central de la minería a la Real Hacienda española. A la vez, la expedición punitiva de Pedro Ceballos contra los portugueses dejará en el Río de la Plata un numeroso grupo de

profesionales que radicados en Buenos Aires y Montevideo atenderán a esta región convertida en zona de conflicto geopolítico.

A raíz del proceso de avance portugués sobre territorios españoles se puso en marcha un operativo con la formación de cuatro Partidas Demarcadoras de Límites que fueron integradas por Ingenieros Militares, Geógrafos, Cartógrafos y un personal técnico que posibilitó localizar en América del Sud a profesionales y científicos de relevante actuación como José Custodio de Sá y Faria, Félix de Azara. Juan Francisco de Aguirre, Francisco Requena y Pedro Cerviño.

Los Ingenieros Militares en América tuvieron, a la vez, una gravitación importante en la administración española. En general se trataba de los militares con más alta graduación en el escalafón por lo cual en oportunidades de vacancia fueron convocados a cargos de mayor jerarquía como Gobernadores de sus distritos (Bermúdez de Castro en Buenos Aires, Salas y Solís en Cartagena, Mosquera en el Alto Perú, Requena en Maynas, García Carrasco en Chile, etc). Algunos de ellos inclusive llegarían a ser designados Virreyes, como Joaquín del Pino en el Río de la Plata y Ambrosio O'Higgins que, habiendo arribado como "delineador", el cargo más bajo del escalafón, llegó a Virrey del Perú.⁴⁶

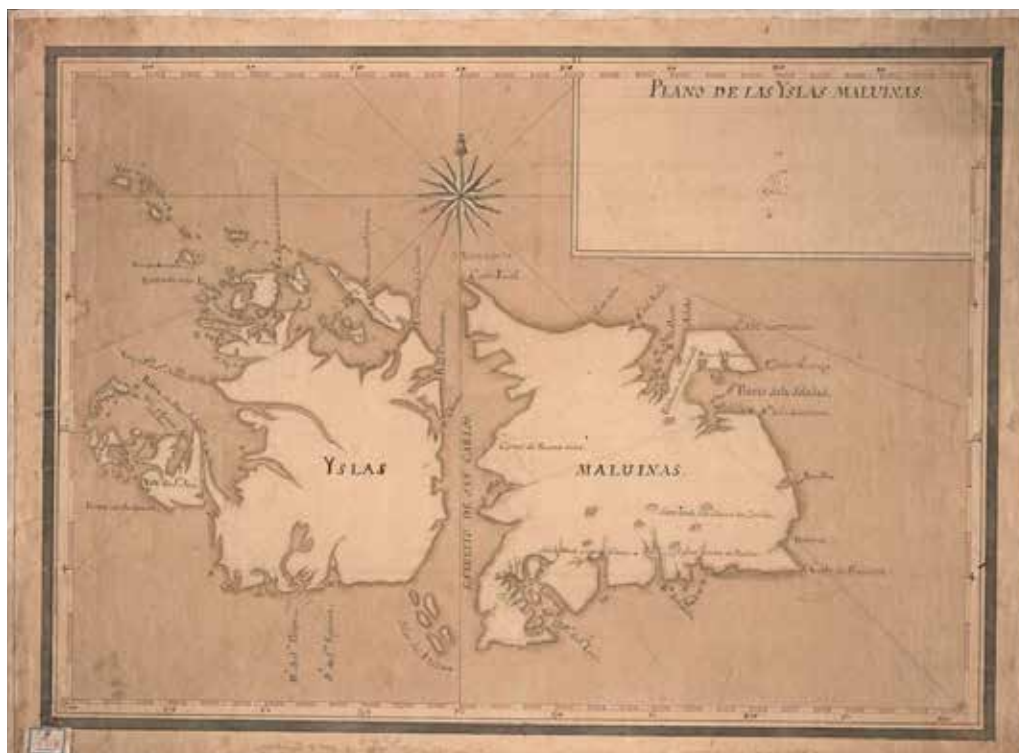
Gobernar es poblar. Los avances territoriales

La experiencia de Carlos III para pacificar la Sierra Morena entre Castilla y Andalucía, mediante la realización de colonias de inmigrantes europeos católicos, serviría de efecto de demostración en unos funcionarios y administradores siempre alertas al gesto de la autoridad. Los nuevos asentamientos de la región de Cartagena de Indias y los "presidios" de la frontera norte de México o en la región chaqueña nos muestran estas soluciones de una traza adyacente a un fuerte que solamente

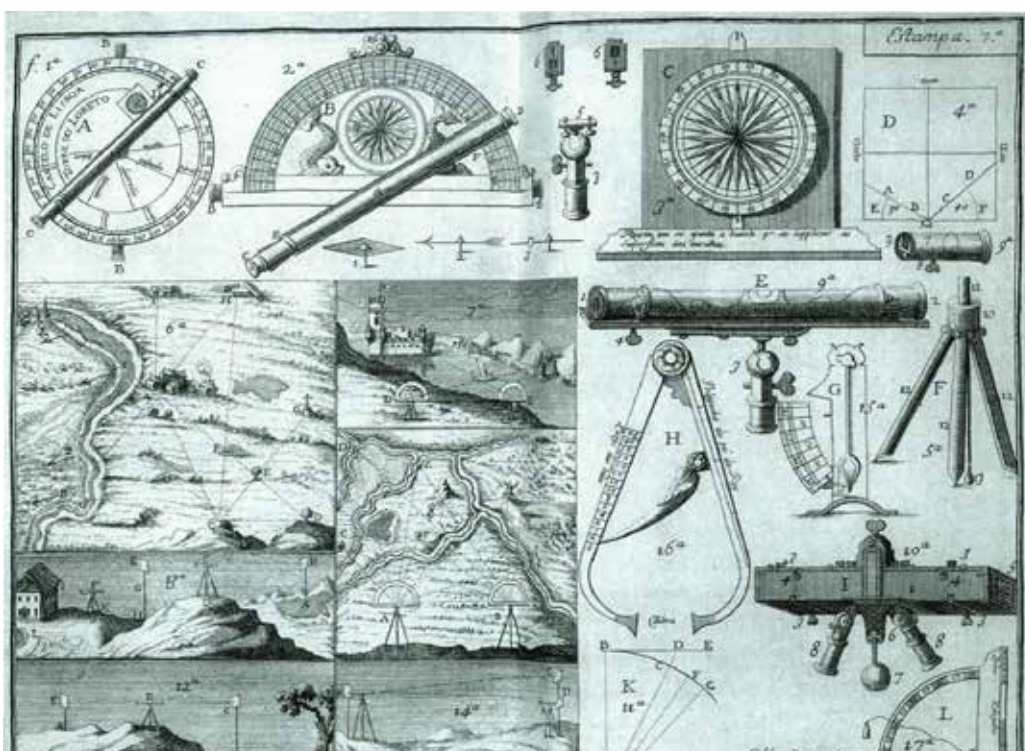
condiciona, con su presencia física, la expansión hacia ese lado.

Este pensamiento de ocupación espacial, como antemural de fronteras "vivas", va a teñir, en los últimos años del dominio colonial, toda una acción territorial que impulsa una segunda "conquista" en áreas casi inexploradas. En definitiva, un proyecto "ilustrado" para ampliar el área productiva y tributaria del continente en atención a los planes de expansión y fomento de la nueva política colonial.

También tuvieron una presencia relevante en los procesos de formaciones urbanas en las políticas de poblamiento territorial de áreas fronterizas o de expansión. Tal el caso de la operación de ocupación de la Patagonia con la actuación del Ingeniero José Pérez Brito y muy particularmente de las políticas de avance territorial que se dan en las últimas décadas del XVIII para poblar los espacios abiertos o avanzar sobre territorios indígenas. La consolidación de la frontera sur del Virrey Vértiz en llanura pampeana que rodea a Buenos Aires determinó en 1781 la formación de fuertes con poblados integrados que marcaron la estrategia de "pacificar poblando". Similares acciones, realizaría el Gobernador Sobremonte en Córdoba (Argentina) o el militar Rocamora en Entre Ríos fundando nuevas poblaciones. El poblamiento de las islas Malvinas luego de la desocupación francesa de Puerto Luis es demostrativo de la aplicación de esta política de fijación de dominio y de generación de vida propia. Ello se realiza al finalizar la Guerra de los Siete Años europea y cuando España busca recuperar su presencia dominante en el Atlántico Sur y la Patagonia, evidenciada, entre otras cosas, en las cláusulas pertinentes del Tratado de San Lorenzo del Escorial de 1790, por las que Gran Bretaña se comprometió a no formar ningún establecimiento en las costas tanto orientales como occidentales de América Meridional ni en las islas adyacentes ya ocupadas por España, cual era el caso de las Malvinas.



Cartografía de las islas Malvinas realizada por los ingenieros de la corona



El instrumental técnico del Real Cuerpo de Ingenieros Militares

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET

Notas

42. Capel, Horacio y otros. *Los Ingenieros militares en España, siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Universidad de Barcelona. Cátedra de Geografía Humana. Barcelona. 1983.
43. Gutiérrez, Ramón. "Ingenieros militares en el siglo XVIII en América". En *Territorio, razón y ciudad ilustrada*. Alcaidía Mayor de Bogotá. Bogotá. 2008.
44. Ordenanza e instrucción para la enseñanza de las Mathemáticas en la Real y Militar Academia, que se ha establecido en Barcelona, y en las que en adelante se formaren, en que se declara el pie sobre el que deberán subsistir: lo que se ha de enseñar en ellas, las artes que han de concurrir en los sujetos para ser admitidos: y los premios, y ascensos que se les remunerará a los que se distinguieren por su aplicación. Madrid. Antonio Marín. 1739.
45. Gutiérrez, Ramón. *Fortificaciones Iberoamericanas*. Editorial El Viso. Madrid. 2006.
46. Gutiérrez, Ramón - Esteras, Cristina. *Arquitectura y fortificación. De la Ilustración a la independencia americana*. Madrid. Ed. Tuero. 1993.



Uniforme del Real Cuerpo de Ingenieros Militares españoles en el siglo XVIII

12.

LOS INGENIEROS MILITARES ESTEBAN O'BRIEN Y BARTOLOMÉ HOWELL EN LAS MALVINAS

Durante la ocupación española en las islas Malvinas (1765-1811) estuvieron presentes en la isla dos Ingenieros Militares aun cuando su actuación fue diferente. Uno de ellos, Esteban O'Brien, habría de acompañar a la escuadra que se hizo cargo del establecimiento francés de San Luis en Puerto Soledad en 1765 y permanecería radicado en las Malvinas durante un lustro construyendo la parte esencial del asentamiento. A la vez, el francés Barthelemy Havelle, un ingeniero al servicio de Portugal y que fuera apresado por Pedro de Ceballos en la toma de la Colonia del Sacramento en 1762, ingresaría al servicio de España y tendría una destacada actuación en Buenos Aires en las últimas décadas del siglo XVIII.

Esteban O'Brien

Este Ingeniero Militar procedía probablemente, como muchos otros, de las milicias de irlandeses católicos que colaboraban con España. Ingresó como cadete del regimiento de Ultonia en la ciudad africana de Orán en 1747 donde participaría activamente enfrentando los ataques de los moros. Posteriormente pasaría a la campaña y expedición en Italia donde combatiría en la batalla de Monte Maggio (1748).

Se formó en Madrid donde estaba radicado en 1759 con el cargo de Teniente, y por sus habilidades cartográficas sería reclutado por el Real Cuerpo de Ingenieros Militares en 1763 con la categoría de Ingeniero Delineador. En efecto, un año antes O'Brien había participado activamente en el sitio y rendición de la plaza de Almeida en Portugal y en la toma de

Miranda. Por sus capacidades se le encomendó que efectuase con otros ingenieros el mapa de la Provincia de Beira en Portugal.

Radicado en 1763 en Galicia trabajó en La Coruña y en Santiago de Compostela donde estaba construyendo un cuartel en 1766. En esos momentos es convocado para pasar a América y específicamente para trabajar en el nuevo establecimiento español de las islas Malvinas. O'Brien trata de evadir este nuevo destino y presenta excusas de enfermedad de un tumor escorbútico, aunque finalmente se embarca en el Ferrol.

En carta dirigida al Comandante de Ingenieros Juan Martín Cermeño, señalaba entonces que hacía veinte años que servía al Rey y convencido de que no sobrevivirá a esta experiencia en las islas solicita un ascenso para que tenga recursos para vivir su futura viuda. Al pasar con su esposa a las Malvinas O'Brien era Ingeniero Extraordinario y en 1767 el Rey le concede el ascenso a Ingeniero Ordinario en "mérito a lo sacrificado de su destino".⁴⁷

Acompañaron a O'Brien en el viaje el subteniente del Real Cuerpo de Artillería Francisco de Orduña y un Maestro de Obras español especializado en hacer tejas y ladrillos. La tarea del Ingeniero consistía en llevar adelante la Real Orden de 1768 en la cual se disponía la construcción de viviendas para los colonos y la edificación de un fuerte que sirviera para la defensa de las islas, tarea que había quedado inconclusa en el proyecto del fuerte San Luis que habían comenzado los ingenieros franceses.

Nuevamente en 1771 O'Brien estaba encarando otras obras de almacenes y depósitos, reparando las antiguas construcciones tan afectadas por el duro clima de lluvias y vientos y realizando la capilla católica.⁴⁸ Su obra fue fundamental para la consolidación del asentamiento de Puerto Soledad y por ende la permanencia de los españoles en la isla, sobre todo atendiendo a las dificultades de comunicación y los altos costos que significaba el abastecimiento cotidiano, la disponibilidad de materiales y las posibilidades de realizar construcciones confortables y perdurables en el tiempo. Hacia 1772 había confeccionado mapas de la isla y sería trasladado nuevamente a Galicia remitiendo desde La Coruña una descripción de las Malvinas.

Bartolomé Howell

El francés Jean Barthelemy Havelle fue contratado en 1750 junto con otros profesionales extranjeros para servir a las tropas militares de Portugal y en las partidas Demarcadoras de Límites definidas por el tratado de Madrid de ese año. Integraban este contingente los Ingenieros Militares Blasco, Schrebel, Crowsfeld, Reverend, Galluzzi, Cavagna y Rorich siendo destinado Havelle a las fortificaciones de Río de Janeiro. En 1762 se encontraba trabajando en la Colonia del Sacramento cuando la plaza fue sitiada y rendida por el ejército español que comandaba Pedro de Ceballos.

Estando Havelle preso, Ceballos le ofreció en 1763 que pasase a revestir como Ingeniero Ordinario en el ejército español, lo que el francés aceptó y redactó un informe secreto sobre el estado de las fortificaciones de Río de Janeiro.⁴⁹ Radicado en 1765 en Buenos Aires hizo informes técnicos sobre el estado del Fuerte, proyectó una batería en la Ensenada de Barragán y en 1766 diseñó para el Gobernador Bucarelli la formación de la Alameda y camino con puentes en las barrancas porteñas del Río de la Plata.

El mismo año 1770 en que Havelle –ya convertido en una rara castellanización de “Howell”– participa en la expedición que desalojará a los británicos de Puerto Egmont en las Malvinas había estado trabajando en las obras de San Francisco y la reparación de la cúpula de la Catedral de Buenos Aires, pasando luego a radicarse en Montevideo.

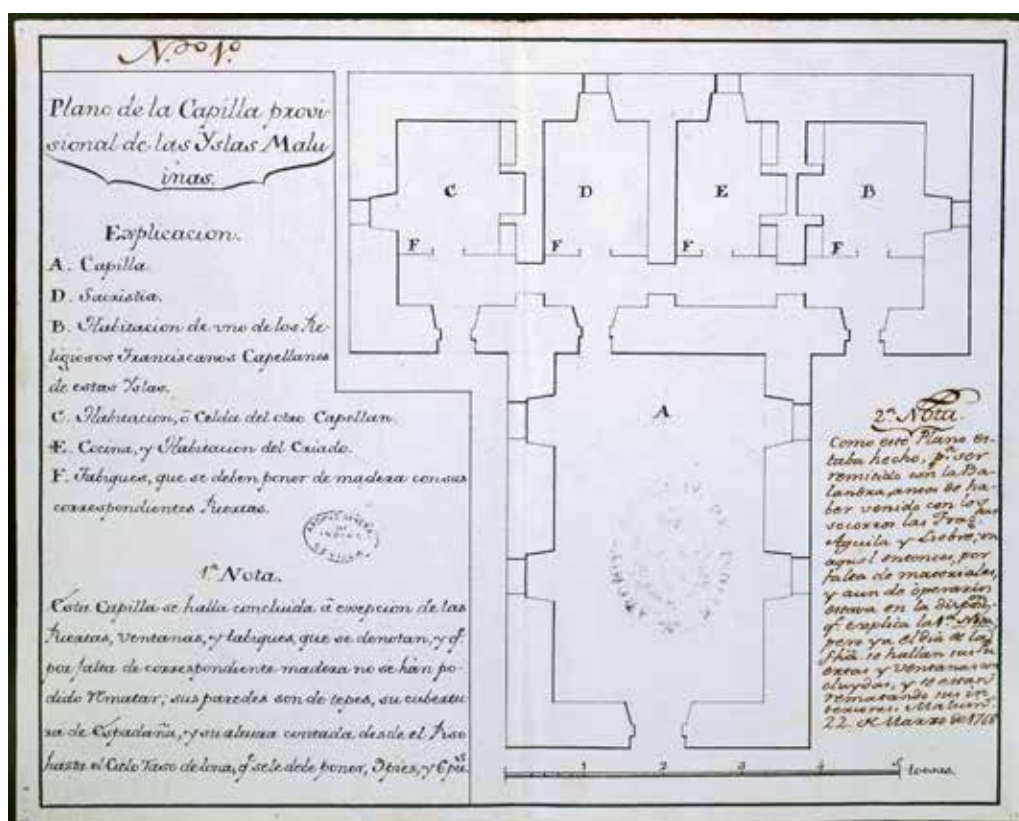
La rendición de Puerto Egmont ante los primeros disparos limitó las potenciales actuaciones que tuvo que desarrollar Howell en las Malvinas, regresando con la expedición a Montevideo. En la Banda Oriental proyectaría las transformaciones del Fuerte de Santa Teresa, una de las obras más importantes realizadas en la región (1772-1775).

Se le atribuye también el Cuartel de Dragones de Maldonado y obras finales en el Fuerte de San Miguel.⁵⁰ Regresó a Buenos Aires en 1780 mientras su familia lo reclamaba en Francia. Howell falleció en Montevideo el 4 de febrero de 1783 y *“no hizo testamento por ser pobre”*, siendo enterrado en la iglesia de San Francisco por la ayuda que dieron sus compañeros del Cuerpo de Ingenieros.

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET



Compases e instrumentos de los ingenieros del siglo XVIII



La capilla de las Malvinas realizada por el ingeniero Esteban O'Brien

13.

FELIPE RUIZ PUENTE Y GARCÍA DE LA YEDRA (1766/ 1773)

El capitán de navío Felipe Ruiz Puente fue el primer comandante gobernador español del asentamiento español en Puerto de la Soledad. Nació en Almiñe, provincia de Burgos, el 8 de mayo del año de 1724. En 1738 ingresó a la Real Armada y en 1741 se le otorgó el grado de alférez de fragata. Fue ascendido a alférez de navío en el año de 1749. Por sus méritos es reconocido en 1751 como teniente de fragata y un año después a teniente de navío. En 1760 asciende a capitán de fragata y en 1766 a capitán de navío.



Felipe Ruiz Puente (1724-1779) primer gobernador español de las islas Malvinas en 1766

El 4 de octubre de 1766 se lo nombró Gobernador de las Islas Malvinas y se le asignan dos misiones: iniciar el poblamiento español y localizar el emplazamiento británico

en las islas. El 17 de octubre de 1766, Ruiz Puente partió de Ferrol con las fragatas *Liebre* y *Esmeralda* para recibir las Islas Malvinas de Bougainville en nombre de Su Majestad Católica, el Rey de España. Después de encontrarse con Bougainville en el Río de la Plata, Ruiz Puente navegó hacia las Malvinas.

Al llegar Bougainville a las islas Malvinas el día 1 de abril del año de 1767, le entrega las islas. El 25 de enero de 1768, a bordo de la *Liebre*, llega a las islas la imagen de Nuestra Señora de la Soledad, la que es declarada patrona de la población y entronizada en esa localidad. Puerto Luis pasa a llamarse Puerto de Nuestra Señora de la Soledad.

Cuando el establecimiento británico es localizado, el gobernador de Buenos Aires dispone el envío de una fuerza naval integrada por cuatro fragatas que llega a la bahía de Puerto Egmont el 4 de junio. El día 8 se intimó al jefe de las fuerzas británicas en tierra y al comandante de la fragata allí fondeada a que desalojen el establecimiento y el puerto, advirtiéndoles que, en caso contrario, se haría uso de la fuerza. Al día siguiente se reitera la intimación, y se les concede un plazo de 15 minutos para retirarse. Los oficiales británicos rechazan el ultimátum y comunican al comandante español su “resolución determinada a defender y sostener el honor de la bandera británica hasta agotar su poder”. A continuación se produce un breve intercambio de fuego, y los británicos se rinden. Los términos de la capitulación, firmada el 10 de junio de 1770, establecen la entrega de las instalaciones. Los jefes militares españoles reunidos en junta de guerra al día siguiente, determinan

notificar al Rey acerca de la toma de posesión del establecimiento británico por la fuerza, ante la negativa de éstos a desalojarlo y a dejar libre el puerto.



Cartografía de las islas que mandó ejecutar Ruiz Puente sobre las islas Malvinas y Soledad

Por su especial comportamiento en todo el problema de las Malvinas, el Rey decide ascenderlo en 1773 a brigadier y le ordena regresar a la Península, donde lo nombra Intendente de Marina del Departamento de Cádiz.

Fallece en 1779 en Chiclana, a los cincuenta y cinco años de edad.



Plano de reconocimiento del territorio realizado en 1769 por orden del Gobernador

Dr. Gustavo Bobrik.
MRECIC

14.

FRANCISCO GIL DE TABOADA LEMOS Y VILLAMARÍN (1774-1777)

Nació en Santa María de Santo Longo, cerca de Santiago de Compostela, en 1737. A los 16 años se convirtió en caballero de San Juan de Jerusalén, luego de haber ingresado en 1752 a la Real Armada como Guardiamarina. A partir de entonces, inició una prolongada y fructífera carrera, llegando a ocupar el grado máximo del escalafón, Capitán General de la Real Armada. Por Real Orden del 17 de octubre de 1773 fue nombrado Gobernador de Malvinas. Asumió el cargo el 5 de enero de 1774.

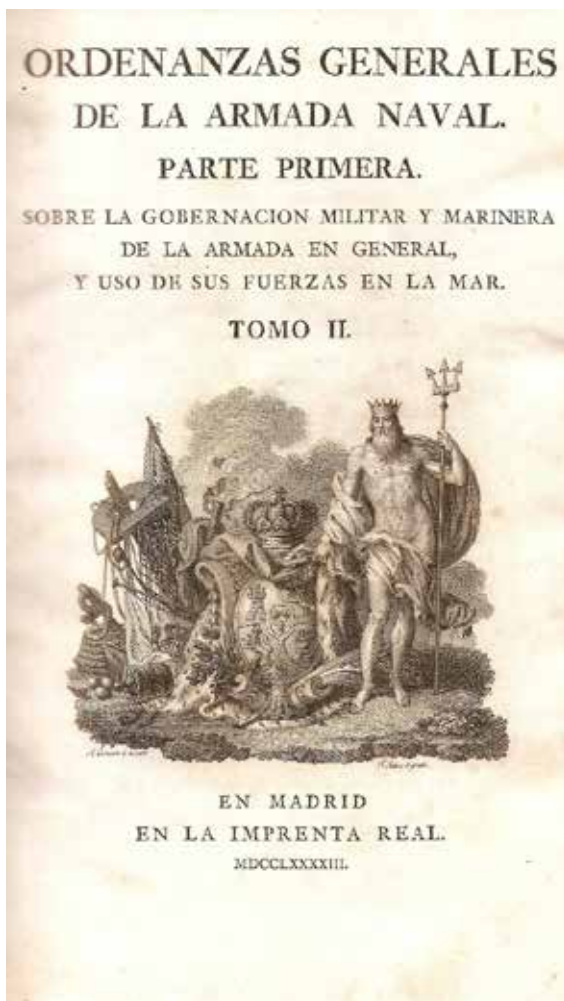


Francisco Gil de Taboada y Lemos, (1737-1809). Gobernador de Malvinas y luego Virrey de Nueva Granada y del Perú, uno de los funcionarios más relevantes de la corona en Sudamérica

Ya había estado en las islas en 1769, cumpliendo misiones de abastecimiento de los pobladores de Puerto Soledad y de reconocimiento y observación, a efectos de ubicar el paradero de los británicos. En Madrid circulaban rumores sobre expediciones secretas al Atlántico Sur y un eventual establecimiento británico en la zona del Estrecho de Magallanes. De modo que se decidió enviar una serie de expediciones a la zona para ubicar el posible asentamiento extranjero.⁵¹

Por Real Orden del 9 de abril de 1774, se le instruyó cerciorarse del cumplimiento del abandono del establecimiento de Puerto Egmont por parte de los británicos. Verificó periódicamente las costas para asegurarse de que no regresen e informó a la Corte todo lo que sucedía. Mientras tanto, en 1776, se crea el Virreinato del Río de la Plata. Por razones de salud, Gil de Taboada fue relevado por Real Orden del 9 de agosto de 1776. La orden se cumplió el 1.º de febrero de 1777.

Ese mismo año asciende a Capitán de Navío y en 1781, a Brigadier. En 1788, fue nombrado Virrey, Gobernador y Capitán General del Nuevo Reino de Granada y Presidente de la Audiencia de Santa Fe. Ascendió a Teniente General el 4 de marzo de 1789 y un año después pasó a Perú como Virrey y Presidente de la Audiencia de Lima. Fue nombrado miembro del Consejo Supremo de Guerra y, en 1799, Director General de la Armada. El 6 de febrero de 1805 ocupó, interinamente, la Secretaría de Estado y el Departamento de Marina. Por Real Decreto del 9 de noviembre de ese mismo año, ascendió a Capitán General de la Real Armada. En 1806 fue nombrado Ministro de Marina por Real Decreto del 22 de abril de 1806.



Portada de uno de los tomos de las nuevas Ordenanzas Navales de España

Cuando se produce el Motín de Aranjuez y la abdicación del rey Carlos IV en su hijo Fernando VII, Gil de Taboada fue ratificado en el ejercicio de su cometido hasta la salida del Rey hacia Bayona. Se formó una Junta de Gobierno, presidida por el infante don Antonio e integrada por los ministros. Al ser evacuado Madrid por los franceses, después de la victoria española de Bailén, Gil de Taboada juró de nuevo su cargo en Aranjuez, el 29 de septiembre de 1808. En la oportunidad fue instado a prestar juramento ante el rey José Bonaparte, pero se negó.

Falleció en Madrid en año 1809. Por su alta dignidad, la guarnición francesa le rinde honores fúnebres.



Plano de la población de Puerto Soledad que hace dibujar en gobernador en 1774

Dr. Gustavo Bobrik.
MRECIC

Notas

51. Iago, "Francisco Gil y Lemos, gobernador de las islas Malvinas (1774-1777)". En *Espacio, Tiempo y Forma*, N.º 299, Serie IV, Historia Moderna, t. 25, UNED. Madrid. 2012.

15.

LOS POBLADORES DE LAS ISLAS MALVINAS EN LA ISLA SOLEDAD ENTRE 1764 Y 1833

El primer testimonio consiste en el censo detallado que Louis Antoine de Bougainville realiza en 1767 de los pobladores que lo acompañaron en la Expedición que en 1764 funda Port Saint Louis, luego Puerto Soledad, en la isla homónima de las Malvinas. Este censo nos muestra una notable variedad de profesiones, integraciones familiares y la clara intencionalidad de desarrollar con continuidad el asentamiento. El total de personas censadas en la oportunidad fue de ciento cincuenta (150) según el documento original.⁵²

Sabemos, sin embargo, que el primer contingente que quedaría radicado en el viaje inicial fue de 79 personas que se dedicaron a construir las casas para dar forma y consolidar la población, ascendiendo en el segundo viaje a 130 habitantes.

Cuando Bougainville desocupa la isla Soledad, los españoles ofrecen a los franceses quedarse allí, prometiendo una asignación de sueldo similar a la que les era pagada por Bougainville. La Real Cédula del 4 de octubre de 1766 que designa a Felipe Ruiz Puente en el Gobierno de las Malvinas le indica que admita que permanezcan todos aquellos franceses “de cualquier oficio y condición” que deseen quedarse, a los que se les reconocerá el mismo contrato y paga que tenían.⁵³

Como consecuencia de ello un total de treinta y siete franceses, entre ellos marineros, carpinteros, herrero, cerrajero, tornero, curtidor, sastre, maestro y labradores permanecerían en la isla junto a los españoles que integraban las áreas productivas y la guarnición que atendería las amenazas de ocupación que efectuaba Gran Bretaña.

The image shows a handwritten document, likely a census or inventory, from 1767. It is written in French and includes a circular stamp on the left side. The document lists names and numbers, possibly representing a list of people or goods. The text is written in a cursive script, and the paper appears aged and slightly discolored.

El poblamiento de las Malvinas que llevaron los franceses incluía obreros y agricultores con la finalidad de radicarse y formar una colonia

En efecto, en el primer conjunto radicado por España había cerca de 70 militares (incluyendo entre ellos a 8 presidiarios), aparte de nueve artilleros y los franceses ya mencionados. Esta población se mantuvo más o menos estable con algunos recambios. En 1767 la población estimada era de 116 personas.⁵⁴ En 1770, momento en que expulsan a los británicos de Puerto Egmont había un total de 105 personas, que se discriminaban de la siguiente manera: 47 soldados, 11 artilleros, 12 marineros, 2 habitantes, 8 criados, 15 presidiarios, 2 panaderos, 2 carpinteros, 1 calafate, 1 herrero 1 tonelero y 3 albañiles.⁵⁵

Mon. 11-266

ESTADO QUE MANIFIESTA EL NUMERO DE CLASES Y GOZES DE LAS PERSONAS EXISTENTES EN LAS MALVINAS.

Con una descripción de la misma Colonia y de las circunstancias más notables observadas desde Abril de 1767 por el Gobernador de ella.

Yda.

ESPLICACION D LAS CLASES.

Clase	Número	Clase	Número
1.	25	1.	25
2.	25	2.	25
3.	25	3.	25
4.	25	4.	25
5.	25	5.	25
6.	25	6.	25
7.	25	7.	25
8.	25	8.	25
9.	25	9.	25
10.	25	10.	25
11.	25	11.	25
12.	25	12.	25
13.	25	13.	25
14.	25	14.	25
15.	25	15.	25
16.	25	16.	25
17.	25	17.	25
18.	25	18.	25
19.	25	19.	25
20.	25	20.	25
21.	25	21.	25
22.	25	22.	25
23.	25	23.	25
24.	25	24.	25
25.	25	25.	25

NOTA

A los que gozan de la Real Cédula de 1767 se les aumenta en cada mes una ración de víveres del Fuero de la Real Cédula de 1767.

DESCRIPCION DE LA COLONIA

Comienzo de la descripción de la Colonia en el mes de Agosto de 1767.

Regimen de la Colonia en el mes de Agosto de 1767.

Estado de la gente existente en las islas Malvinas en el mes de Agosto de 1767.

Estado de la gente existente en las islas Malvinas en el mes de Agosto de 1767.

Estado de los pobladores en las Malvinas en el año 1767 durante el dominio español

Las dificultades de la vida cotidiana en las Malvinas, sin embargo, ralearán la población que en 1784 era de 82 habitantes, cuando Puerto Soledad contaba con 34 edificios y 7774 cabezas de ganado.⁵⁶ En 1788 residían 163 habitantes, muchos de ellos marineros destacados en la isla.⁵⁷ La guarnición fue replegada en 1811 a Montevideo y las islas pasaron a depender de las nuevas autoridades re-

volucionarias de Buenos Aires. La población descendió y solo se recompondría una década más tarde como consecuencia de políticas activas del Gobierno de Buenos Aires, como la concesión de la isla Soledad a Pacheco y luego la Comandancia Política y Militar a Vernet.

Junto a Pacheco, Vernet tenía definida claramente una política de poblamiento de las islas. En diálogo con su cuñado, Loreto Sáenz, le decía “desde 1823 vengo invirtiendo y a pesar de que mis posibles socios se retiraron por la guerra con el Brasil, sigo firme. He fletado doce barcos a las Malvinas. En seis de ellos traje gauchos e indios con caballería criolla para formar estancias y dominar baguales y hacienda cimarrona”.⁵⁸

El día de Santa Rosa de Lima (30 de agosto de 1829) en que Vernet toma posesión formal de su cargo, su esposa detalla “El grupo de colonos compuesto por diez ciudadanos de Buenos Aires blancos, diez marinos de habla inglesa, doce familias de varias nacionalidades, siete alemanes, seis ingleses solteros, algunos indios y cuarenta negros, vivan a la patria”.⁵⁹ Un cálculo tentativo nos indica que había en la isla una población superior a los ciento veinte habitantes.

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET

Notas

52. AGN. Manuscritos de la Biblioteca Nacional, N.º 189-1873. Relación del estado actual de las Malvinas por Bougainville.
53. AGN. Sala X, 3-4-5-6. “Relación de los individuos franceses y sus familias que habitaban esta Colonia (de Malvinas) y quedan establecidos en ella bajo el dominio de SMC...”. 25 de abril de 1767.
54. AGN. Manuscritos de Biblioteca Nacional. N.º 365. Estado de la gente existente en las islas Malvinas. 22 de abril de 1767.
55. Cailliet Bois, Ricardo. *Las islas Malvinas. Una tierra argentina*. Op.cit. 1948. Pág. 164.
56. Montarce Lastra, Antonio. *Redención de la Soberanía*. Op. cit. Pág. 27.
57. AGN Archivo Vernet. 127-2-3-3. Estado que manifiesta el número de individuos de este establecimiento. 10 de abril de 1788.
58. Plager, Silvia - Fraga Vidal, Elsa. *Nostalgias de Malvinas*. Op. cit. Pág. 183.
59. Plager, Silvia - Fraga Vidal, Elsa. *Nostalgias de Malvinas*. Op. cit. Pág. 45.

16.

FRANCISCO XAVIER DE VIANA Y ALZÁYBAR (1798-1799 / 1800-1801)

Francisco Javier Antonio Nicolás de Viana nació el 2 de diciembre de 1764 en Montevideo. Era hijo del gobernador José Joaquín de Viana y Sáenz de Villaverde y de María Francisca de Alzáybar. Estudió en el Colegio de San Carlos y en la Escuela Naval de Cádiz.

Participó en la conquista de Menorca en 1782 y del sitio de Gibraltar en 1783. En 1785 dio la vuelta al mundo en la fragata *Astrea* y en 1789 fue elegido para formar parte de la expedición de Alejandro Malaspina. Regresó a Montevideo en 1796 como teniente de navío y fue ascendido a capitán de fragata participando de la comisión demarcadora de límites con Portugal.

Fue gobernador de las islas Malvinas en dos oportunidades: desde el 17 de marzo de 1798 hasta principios de abril de 1799 y desde marzo de 1800 hasta marzo de 180. Al finalizar su segundo mandato, remitió al virrey un estado de las baterías y edificios de la colonia. Se enfermó en el ejercicio del cargo y pidió su pase por razones de salud a las fuerzas terrestres. Las autoridades accedieron y lo designaron Sargento Mayor de la plaza de Montevideo.

El 13 de septiembre de 1804 fue nombrado Comandante General de toda la Campaña de la Banda Oriental. En 1806 y 1807 luchó contra los británicos, particularmente en la batalla del 20 de enero donde actuó bajo las órdenes del Ingeniero Militar Bernardo Lecocq y que terminó con unas fuertes bajas para los habitantes de la ciudad que finalmente se rindió en febrero de ese año. En 1809 fue enviado por el gobernador Francisco Javier de

Elío a rescatar a Martín de Álzaga, desterrado a Carmen de Patagones por orden del virrey Santiago de Liniers.

Al producirse la Revolución de Mayo quedó en el bando realista. Después de la batalla de San José, el coronel José Artigas ataca Maldonado, lo derrota y lo envía preso a Buenos Aires. Un año después se une al movimiento revolucionario, es puesto en libertad y se incorpora al Ejército Argentino con el grado de teniente coronel al servicio de la armada de guerra.



Se organizaron navíos de línea para el abastecimiento y relevos poblacionales.
Dibujo de Alejo Berlinguero



El sextante, instrumental de precisión
elemento esencial del manejo náutico

Hasta fines de 1811 fue comandante general de la armada revolucionaria; en 1812, Jefe del Estado Mayor del ejército sitiador de Montevideo en el Cerrito donde se enfrentó con Artigas y retornó a Buenos Aires, en junio de 1813. Siendo coronel y miembro de la Logia Lautaro, fue nombrado gobernador de la Intendencia de Córdoba del Tucumán; en febrero de 1814 lo reemplazó Francisco Ortiz de Ocampo; regresó a Buenos Aires ascendido a general y fue nombrado Ministro de Guerra y Marina. En 1815 organizó una expedición contra los federales de Santa Fe pero el jefe de su vanguardia, coronel Ignacio Álvarez Thomas, se sublevó en Fontezuelas y se inició la revolución que obligó a renunciar Alvear, a quien acompañó a su exilio en Río de Janeiro. Regresó a Montevideo cuando estaba ya ocupada por los portugueses, y falleció en Buenos Aires en 1820.

Dr. Gustavo Bobrik.
MRECIC



La marina española asumió la conexión con las islas desde el puerto de Montevideo

17.

EL PRESIDIO ESPAÑOL EN LAS MALVINAS

Durante la ocupación española de las islas Malvinas, entre los años 1767 y 1811, funcionó en la misma una estructura que albergaba presidiarios, dentro de la política de aislamiento y contribución social mediante el trabajo para reparar los agravios realizados a la sociedad por los encausados.

Un detallado estudio de Abelardo Levaggi señalaba las características muchas veces conflictivas con la vida cotidiana en las islas debido a las insubordinaciones, reyertas y pleitos generados por los presidiarios cuya peligrosidad en algunos casos y a veces, su importancia numérica, generaba ocasiones de desestabilización en la guarnición de la isla.

Afectados a situación de destierro e involucrados en los trabajos públicos para la consolidación y mantenimiento de la población, los presidiarios constituyeron en esta etapa de la vida malvinense un factor importante a efectos de la radicación de una actividad sujeta a control interno que la guarnición debía atender con similar preocupación a la que afectaba los riesgos de acciones bélicas externas.



Plano del sondaje de la dársena de Puerto Soledad y localización de las viviendas existentes hacia fines del siglo XVIII

El aislamiento de las islas Malvinas, lo riguroso de su clima y la necesidad de un poblamiento activo implicaban circunstancias que convertían a este presidio en una solución casi perfecta desde el punto de vista penal.⁶⁰ Sin embargo, la misma precariedad de la vida inicial de la colonia malvinense afectaba a los presidiarios que no disponían de un cobijo frente a las inclemencias y debían contribuir a reparar las barracas que habían heredado de la ocupación francesa. Ante esta circunstancia el gobernador Ruiz Puente solicitaba que si era voluntad política enviar desterrados a ese presidio, los mismos tuvieran, de ser posible, habilidades de oficios previos que ayudasen eficazmente a la consolidación del poblamiento, tales como albañiles, canteros, herreros, carpinteros, panaderos y calafates, amen de otros oficios mecánicos que posibilitasen una contribución efectiva.

Este pedido se hacía en el contexto de una creciente depreciación social de los oficios artesanales que llevaban a los reyes de España a ponderar en Reales Cédulas las virtudes del ejercicio de los mismos y la dignidad que el trabajo de las manos tenía, frente a una creciente conciencia social española que los consideraba de baja estima.⁶¹

Los presidiarios tuvieron impacto en las condiciones de vida del poblado en cuanto tenían inicialmente un grado de permanencia diferente a la guarnición militar o al personal naval que era reemplazado anualmente en virtud de lo sacrificado del servicio. Ello implicaba un reconocimiento y perduración de la memoria del sitio, a la vez que su crecimiento implicaba la necesidad de acrecentar también

la guarnición que custodiaba los intereses de la corona española en la isla, máxime cuando muchos de los presidiarios eran antiguos militares desertores o insubordinados.

Las dificultades ya narradas de origen climático y de abastecimiento se manifestaban incrementadas según los testimonios de los Gobernadores españoles en las enfermedades epidémicas de escorbuto, los riesgos de los incendios de los almacenes que atesoraban los víveres para la supervivencia y la necesidad de una intensa actividad de reparación y construcción en los edificios donde los presidiarios, muchos de ellos capacitados previamente, tuvieron destacada actuación.

Algunos de estos presidiarios como Santiago Rico, tenían iniciativas empresariales y propusieron al Gobernador de las islas la formación por cuenta del Rey, de una factoría para la comercialización del cuero y la grasa de los lobos marinos.⁶² El proyecto no llegaría a concretarse pero el presidiario consiguió su libertad y fue enviado a España para exponer su proyecto.

En 1787 el Gobernador Clairac atendiendo a las posibilidades de crecimiento del número de presidiarios que ayudasen a tareas de agricultura y ganadería en la isla, puso en marcha un proyecto de realizar un Cuartel especial para albergar a los presidiarios. La obra realizada en piedra, unida por una ar-

gamasa arenosa a falta de cal, se habría de ubicar entre la Casa de Gobierno y el Ministerio *“por ser este sitio ventajoso por su situación para fabricar una casa con sus divisiones para la Tropa y presidiarios no teniendo el Real Erario otro dispendio que los jornales”*.⁶³

En la obra trabajaron un maestro albañil y 9 peones, los materiales los proveía la misma isla y la madera a utilizar era limitada para una cubierta liviana realizada con paja. La obra tenía casi 27 varas de largo por 4 de ancho y estaba distribuido en similar espacio para el Cuartel de Tropa y para el Presidio de los desterrados, aunque el primero tenía 9 catres y el segundo 14. El edificio estaba rodeado por un cerco de tepes y marcó la consolidación de una respuesta formal a un sistema en que los presidiarios contribuyeron efectivamente a la consolidación del poblamiento de Puerto Soledad.

La permanencia del Presidio luego del retiro español de las islas en 1811 queda demostrada por la mención que hace el General José de San Martín en 1816 a la posibilidad de que los delincuentes que se hallen presos en su jurisdicción sean sentenciados a los presidios de Patagones y Malvinas.

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET

Notas

60. Levaggi, Abelardo. “El presidio español en las islas Malvinas”. En *Investigaciones y Ensayos*. N° 24. Buenos Aires. Academia Nacional de la Historia. 1978. Pág. 352 Este texto servirá de base para la presente nota.

61. Gutiérrez, Ramón. “Notas sobre la Organización Profesional de la Arquitectura en España, América y el Río de la Plata”. En *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas* N° 21. Caracas. 1975.

62. Levaggi, Abelardo. “El presidio español en las islas Malvinas”. Op. Cit. Pág. 370.

63. AGN. Sala IX 16-9-6.

18.

RAMON DE CLAIRAC Y VILLALONGA (1785-1786/1787-1788/1789-1790)

Ramón de Clairac y Villalonga nació en Torredembarra, Tarragona, en 1748 y falleció en El Ferrol, La Coruña, el 11 de agosto de 1814.

Estuvo al frente del gobierno de las Malvinas en tres ocasiones, en 1785, 1787 y 1789, alternándose en el cargo con Pedro de Mesa y Castro. El 15 de mayo de 1785 asumió su primer mandato, el que dedicó a realizar exploraciones y reconocimientos en Puerto Egmont y alrededores en busca de naves pesqueras clandestinas.

El 25 de mayo de 1786 lo reemplazó el Teniente de Navío Pedro de Mesa y Castro, a quien acompañó el ministro de la Real Hacienda Domingo Recaute, el padre mercedario fray Miguel Posadas y el presbítero Fernando Eduardo Gutiérrez.

El 20 de febrero de 1787 llegaron a Puerto Soledad Ramón de Clairac, José de la Peña, y Francisco Ros trayendo un oficio del Marqués de Loreto que ordenaba a Mesa y Castro reconocer Puerto Egmont y puertos y bahías adyacentes antes de volver a Buenos Aires. Mesa y Castro cumple la orden y el 15 de marzo entrega el mando a Clairac, quien dedica su segundo período de gobierno a la reconstrucción y reparación de edificios, casas, baterías y embarcaciones. Extiende el muelle, reconstruye el puente del Cuartel Viejo haciéndolo de piedra, amplía el camino al hospital y funda una nueva estancia debido al aumento del ganado.

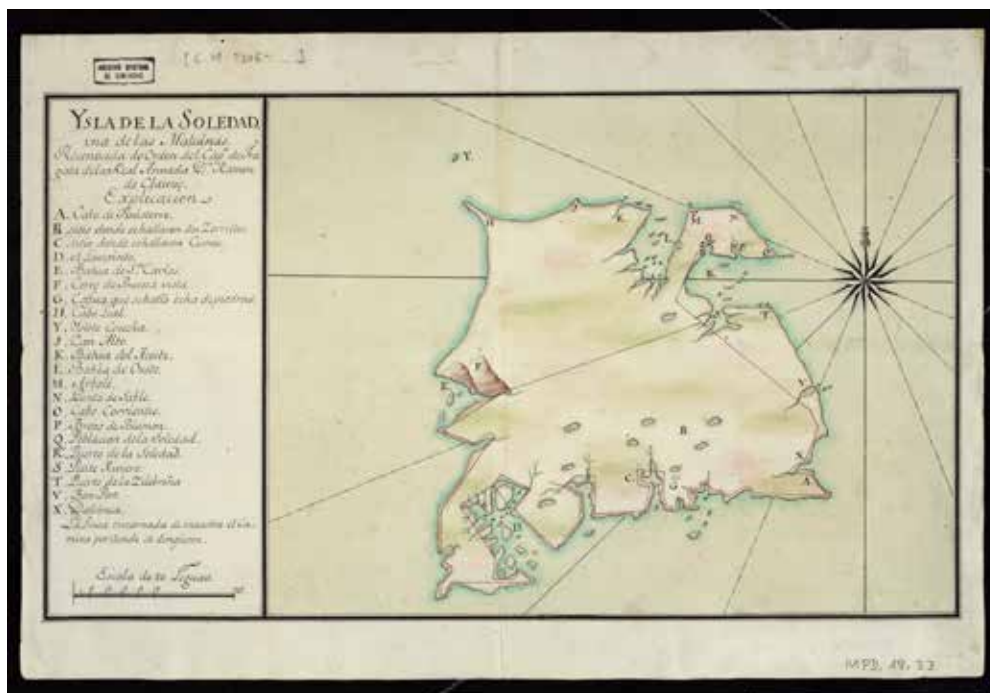
El 28 de febrero de 1788 parte nuevamente hacia las Malvinas el Teniente de Navío Mesa y Castro en la *San Gil*, a la que acompa-

ñaban el paquebote *San Sebastián* y la sumaca *San Julián* también llamada *El Galvez*. El 10 de abril se efectuó la entrega del mando de las islas a Mesa.

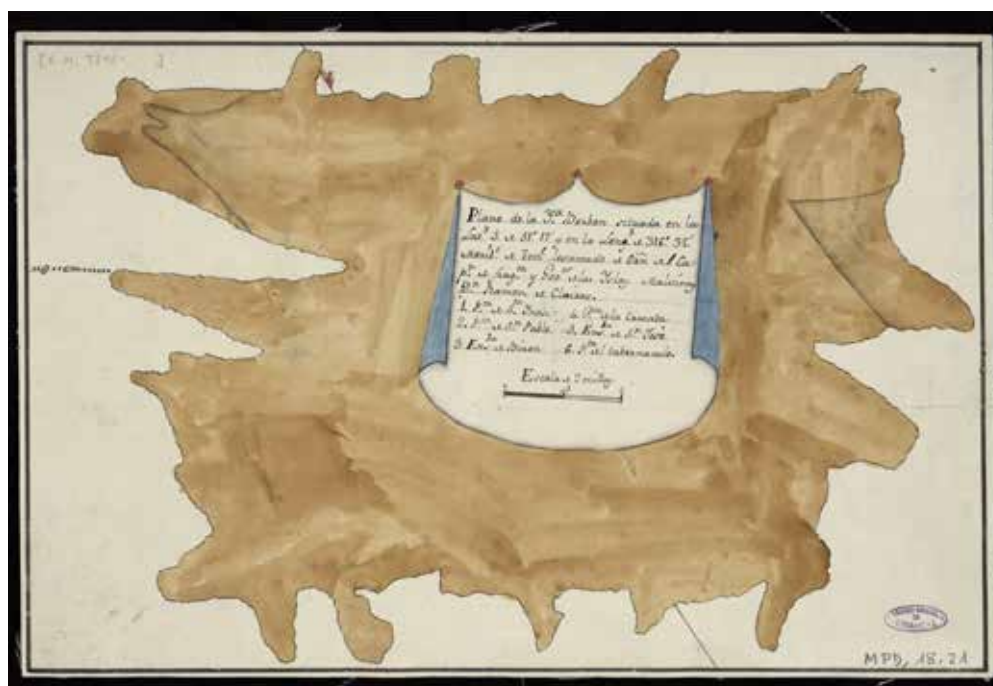
En 1789 Ramón de Clairac dirigió una expedición a la Patagonia con el objetivo de levantar planos de la zona, verificar la supuesta presencia de navíos extranjeros que se dedicaban a la caza de lobos marinos y ballenas y localizar posibles asentamientos en la costa que pudieran estos utilizar como base, así como sondear las intenciones de los indios y localizar la isla Pepys, conocida por los españoles como La Catalana, la cual era una incógnita cartográfica que deseaban desvelar los almirantazgos europeos. Una vez concluida la misión —que evidencia los amplios contactos existentes entre las islas y la costa patagónica— debió dirigirse a las Malvinas para relevar a de Mesa y Castro en el gobierno del archipiélago y entregarle toda la documentación relativa a la expedición para que éste la llevase a las autoridades cuando llegase a Buenos Aires.⁶⁴

Seis meses más tarde es nombrado Capitán de navío y regresa a España en 1791. Allí se le encomendó el mando y rehabilitación de las fortificaciones de Ferrol, ciudad gallega que defendió durante la invasión napoleónica. En esa ciudad falleció en 1814.

Dr. Gustavo Bobrik.
MRECIC



El Capitán de Fragata Ramón de Clairac, (1748-1814) ocuparía eficazmente en tres oportunidades la Gobernación de las Malvinas



Uno de los relevamientos cartográficos de Clairac realizado en 1785

Notas

64. Maeso J. A. "La Expedición de Ramón de Clairac a la Patagonia en 1798". *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*. Universidad Nacional de Educación a Distancia. Facultad de Geografía e Historia. Madrid. 1999.

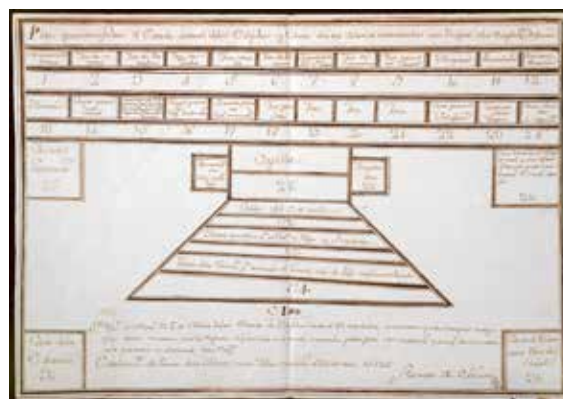
19.

PUERTO SOLEDAD HACIA 1785 EN TIEMPOS DEL GOBERNADOR ESPAÑOL CLAIRAC

Existe una detallada planilla que enuncia acabadamente los edificios existentes en tiempos de las Gobernaciones ejercidas por el marino Ramón de Clairac el 22 de mayo de 1785 cuando planeó encarar un conjunto importante de obras públicas en el poblado de Puerto Soledad.⁶⁵

De este inventario se desprende que existían un total de 34 edificios construidos y en uso, incluyendo los localizados en las estancias de ganado y en la Vigía de Arbolé. Una importante cantidad de almacenes posibilitaba la distribución específica de actividades. El más importante era el construido en piedra junto con el de víveres, pero había otro para los pertrechos bélicos y de navíos, un polvorín, uno para la turba y un almacén nuevo que seguramente estaría construyendo Clairac al igual que el Cuartel de Presidarios y tropa. Había otro cuartel para los marineros y uno más en construcción. También Clairac perfeccionó en lo material el antiguo Hospital, la panadería y rehabilitaría la antigua herrería.

Había casas para oficiales, una especial para el Escribano, una contaduría, cinco resguardos para la maestranza, otro para el turbero, otra para el calafate y otra para dos carpinteros. Los edificios más destacados eran la Casa del Gobernador, otros dos cuartos para los Capitanes, para el guía del muelle, la capilla, el horno que se hizo para la fábrica de tejas y ladrillos.



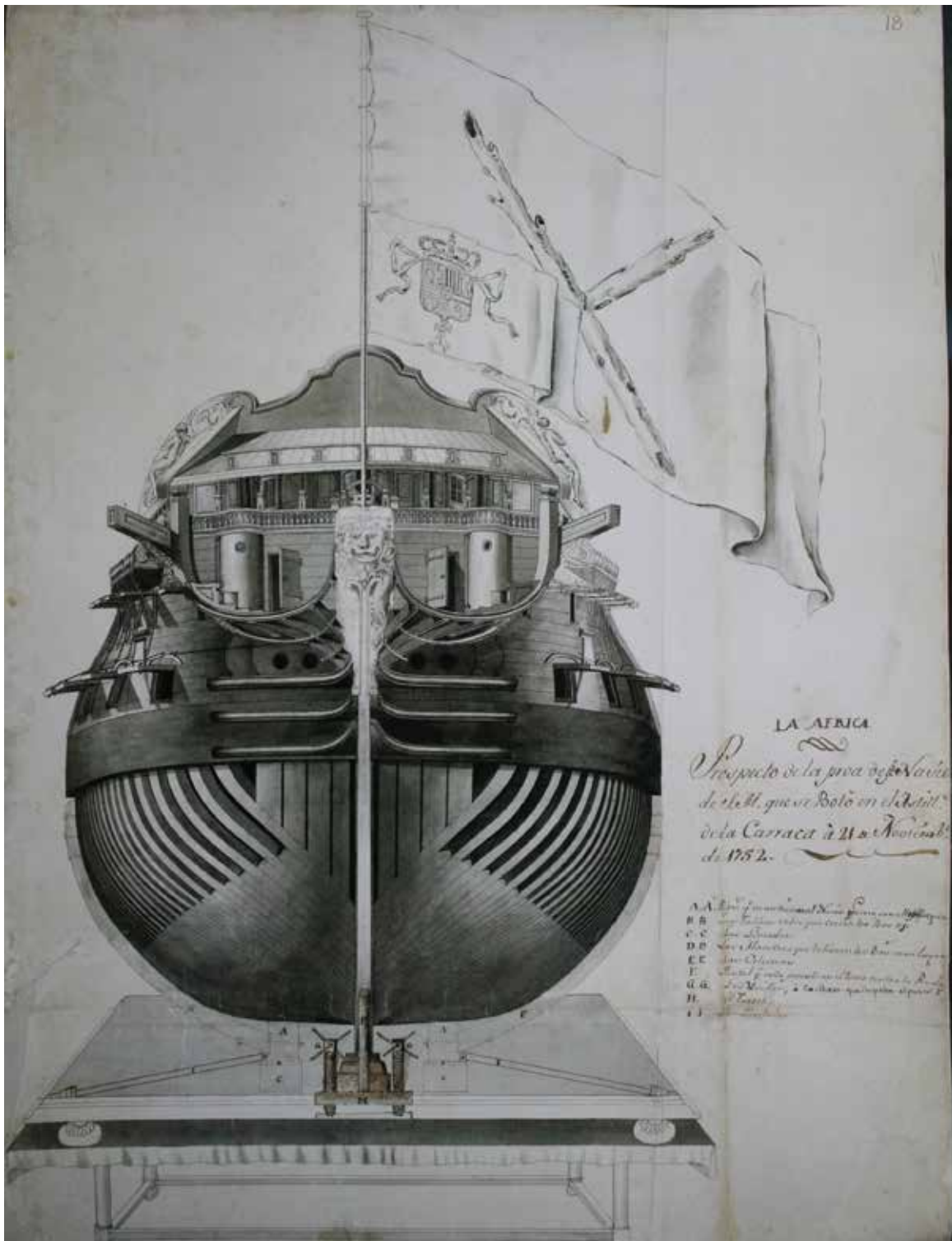
Estado de los edificios y casas de las Malvinas realizado en 1785 por orden del gobernador Clairac

Clairac fue uno de los más dinámicos Gobernadores españoles y realizó una cuantiosa cartografía de las Malvinas mediante recorridos marítimos y terrestres por ellas. En uno de los planos de las islas se nota inclusive la persistencia de la antigua fortaleza que habían comenzado los franceses en un punto dominante de la bahía.

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET

Notas

65. AGI. Mapas y Planos de Buenos Aires. 255. Plan que manifiesta el estado actual de los edificios de esta colonia, numerados con respecto a la explicación adjunta.



Buque realizado en el astillero de La Carraca en España hacia 1752

20.

EL APOSTADERO NAVAL DE MONTEVIDEO Y LAS MALVINAS

Junto con la erección del Virreinato del Río de la Plata, en 1776, se procedió a la creación del Apostadero Naval de Montevideo, cuya misión era resguardar el río del mismo nombre y proteger las islas Malvinas de las apetencias británicas. Cuatro de las naves que integraban la gran expedición del general Pedro de Cevallos, destinada a consolidar la presencia hispana en la Banda Oriental e impedir nuevos intentos portugueses de apoderarse de la Colonia de Sacramento, quedaron afectadas al servicio del organismo que, en sus primeros tiempos, desarrolló una intensa actividad y adquirió un relevante papel.



Ciudad de Montevideo, según Pernety documentó hacia 1764 donde se instaló el Apostadero Naval español

La creación del nuevo departamento reforzaba la presencia de la marina española en América del Sur y el Caribe y acrecentaba las posibilidades de comunicación y defensa con que contaban las autoridades asentadas en el archipiélago malvinense. La Gobernación de las Islas Malvinas había pasado a convertirse en Comandancia de Marina en 1774, y dos años más tarde los buques del Apostadero comenzaron a realizar viajes regulares para pro-

veer de alimentos y recursos a los pobladores, que hasta entonces habían dependido de lo que recibiesen de Buenos Aires o de ultramar.

La dotación militar en las islas pertenecía al Apostadero, y su comandante y personal poseían la experiencia y el valor acreditado de los integrantes de la Real Armada. Los sucesivos jefes eran, como digo en mi libro *La historia contemplada desde el río. Presencia naval española en el Río de la Plata. 1776-1900*: “hijosdalgos notorios, graduados en las compañías de Guardias Marinas de Cádiz, Cartagena y El Ferrol, que como tales habían tenido entre sus privilegios ser custodios de las reales personas en los buques de la Armada y ocupar un sitio junto a las Guardias Walonas en las formaciones terrestres. Por lo tanto, no aceptaban que nadie pusiese en entredicho o en peligro el derecho divino del rey sobre sus súbditos de aquende y allende el Océano”.



La Comandancia General de la Marina en Montevideo según una acuarela de J. Rivera

Expresa Homero Martínez Montero en su obra *El Apostadero de Montevideo. 1776-1814*, que “Buenos Aires y Montevideo debían proveerlo todo: leña, alimentos conservados y ganado en pie, materiales para construcciones. Las bodegas y

cubiertas de los buques del Apostadero salían atiborradas". Y agrega que, si bien las dificultades amenguaron las posibilidades de colonizar la Patagonia, siempre se mantuvo la presencia en las Malvinas.

En ese contexto, el año 1803 marcó el comienzo de una etapa de mayor comunicación y presencia en las islas que continuó hasta que el denominado "virrey del Río de la Plata", que sólo tenía real jurisdicción en la ciudad de Montevideo sitiada por las fuerzas patriotas, dispuso relevar al personal naval ante la imposibilidad de mantener contacto con el archipiélago.

Los últimos comandantes de Malvinas fueron el capitán de fragata Bernardo de Bonavía, el primer piloto particular Gerardo Bordas y el segundo piloto titular de la Armada Española Pablo Guillén Martínez a quien le tocó ejecutar la orden impartida el 13 de febrero de 1811 de replegar a Montevideo la dotación establecida en las islas.

Dr. Miguel Ángel De Marco.
Academia Nacional de la Historia



El puerto de Montevideo a principios del siglo XIX era el eje de comunicación con Malvinas

21.

ALEJANDRO MALASPINA UN SABIO DEL “SIGLO DE LAS LUCES”

El 10 de septiembre de 1788, los capitanes de fragata Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra presentaron al secretario del despacho de Marina e Indias de España un proyecto de viaje “científico y político alrededor del mundo”, de características similares a los de James Cook y Jean-François de La Pérouse, que tenía por objeto reunir, en un plazo estimado de tres años y medio, variadas informaciones de los puntos que la expedición tocara. Irían desde las puramente hidrográficas y astronómicas, hasta las relacionadas con la situación y costumbres de los naturales, la demografía, el comercio y la producción, la fauna, la flora y la situación política y económica de las colonias españolas. Además de contribuir al caudal común de conocimientos en aquel siglo de inagotable curiosidad científica, se quería obtener precisos datos sobre las costas de América desde el Estrecho de Magallanes hasta las alturas de California y de otras tierras y archipiélagos donde ondeaba el pabellón hispano.



La corbeta La Atrevida avanza entre los hielos del Atlántico Sur en 1793

Malaspina, que había nacido en Mulazzo, Ducado de Parma, Italia, en 1754, y estudiado en la Real Compañía de Guardias Marinas

de Cádiz, una de las primeras y más brillantes escuelas navales de Europa, ostentaba una notable experiencia guerrera pero también exhibía especiales dotes para la ciencia. Un viaje alrededor del mundo como oficial de la fragata *Astrea* encendió en su espíritu la idea de realizar su propia empresa, y a ese empeño dedicó ingentes estudios y consultas a sabios de distintas partes de Europa.

Luego de casi un año de preparativos, estuvieron listas para partir las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, conduciendo un extraordinario conjunto de científicos, tanto civiles como marinos. Zarparon de Cádiz en julio de 1789.



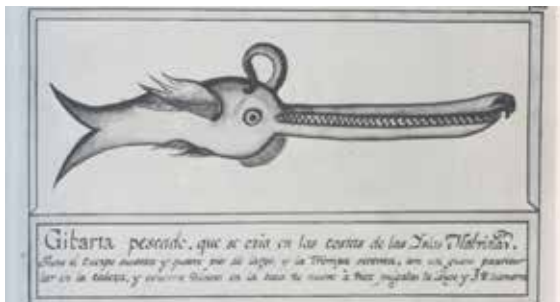
Alejandro Malaspina (1754-1810), marino italiano que condujo la expedición científica más importante de España en el siglo XVIII



Dibujo de Brambilla de la bahía y poblado de Puerto Soledad en Malvinas

Al llegar a Montevideo, Malaspina dispuso la instalación de un observatorio y comenzó los trabajos hidrográficos. Luego, las naves enfilaron hacia el sur, deteniéndose con frecuencia en las márgenes australes; tocaron las islas Malvinas, donde realizaron interesantes observaciones y en las cuales los marinos españoles desalojaron a loberos británicos y norteamericanos que depredaban el patrimonio de la Corona. Después, bordearon la Tierra del Fuego, recorrieron la costa americana del Pacífico y continuaron rumbo a las islas Filipinas y a Nueva Zelandia. Malaspina regresó al puerto peruano de El Callao y antes de volver a España se dispuso a deducir los puntos astronómicos exactos de las Malvinas y de Santa Elena, obtener valores de la gravedad y de los componentes horizontales

de la declinación magnética, y a reconocer las proximidades del río Colorado. Se efectuaron también comisiones en toda la Patagonia, elaborándose mapas que, previa determinación de sus coordenadas, pasaron a integrar una Carta General que fue la primera impresa de la costa argentina.



Gibarta, un pez que los científicos encontraron en las costas de las islas

El retorno a España marcó el ocaso de Malaspina, que había ascendido a capitán de navío, a raíz de las intrigas del casi todopoderoso favorito Manuel Godoy, príncipe de la Paz. Acusado de conspirador fue apresado en Madrid en 1795 y mantenido en prisión en La Coruña hasta 1803. Por intercesión de Napoleón fue desterrado a Milán y murió en Ponte-premoli el 9 de abril de 1810.



Los expedicionarios del equipo de Malaspina haciendo mediciones astronómicas en las islas

Dr. Miguel Ángel De Marco.
Academia Nacional de la Historia

22.

PABLO GUILLÉN Y LA EVACUACIÓN ESPAÑOLA DE LAS ISLAS MALVINAS EN 1811

En enero de 1810, fue designado como nuevo Gobernador de las Islas Malvinas el Segundo Piloto de la Real Armada Pablo Guillén. La complicada situación política europea, y su proyección al Virreinato del Río de la Plata, habrían de determinar su período de gobierno. Al arribar, y ante la prisión del rey Fernando VII, realizó una ceremonia junto con el gobernador saliente, Gerardo Bordas, para reconocer juramentadamente la soberanía del monarca sobre aquellos espacios. El propio Bordas le escribió al Virrey Cisneros el día 15 de enero que:

“[...] siendo al mismo tiempo esta Colonia, el único punto de la Monarquía, que ignorando por su localidad todo lo sucedido; y que por consiguiente el único paraje en donde no se ha jurado la obediencia que justamente debemos a nuestro Rey y señor natural; pensé inmediatamente practicar esta diligencia, y se verificó el 14 del corriente, entre las 8 y 9 de la mañana, en el patio de esta iglesia, con la solemnidad que ha sido posible y las aclamaciones de la gente que se subsiguieron”.⁶⁶

El resto del año transcurrió sin mayores sobresaltos para la pequeña guarnición de 46 personas que poblaban las Islas Malvinas.

A comienzos de 1811, cuando debía procederse al reemplazo del Gobernador para aprovechar las mejores condiciones de navegación, se planteó entre las autoridades españolas en el Río de la Plata la conveniencia o no de mantener aquel establecimiento. Si bien las Islas Malvinas dependían políticamente de Buenos Aires, las comunicaciones se establecían a través de las embarcaciones que zarpaban desde el apostadero naval de Montevideo.

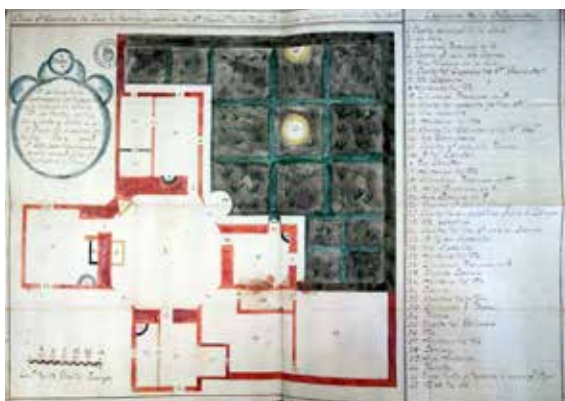


El Rey Fernando VII (1784-1833) que llevó a la decadencia el gobierno de España y facilitó la invasión napoleónica

La Revolución de Mayo de 1810 en Buenos Aires había iniciado la guerra dentro del Virreinato del Río de la Plata. Montevideo se había opuesto a la recién creada Junta de Gobierno y se mantenía bajo control de los sectores llamados “realistas”. El enfrentamiento que se provocó en consecuencia, influyó en el futuro de las Islas Malvinas.

El 8 de enero de 1811, el gobernador de Montevideo Vigodet convocó a una Junta de Guerra. El tema a tratar era la situación de las Islas Malvinas. La Junta de Guerra consideró que ante las necesidades que requería su sostenimiento efectivo, las dificultades existentes por la guerra con la Junta de Buenos Aires y la escasa utilidad que representaban, era conveniente su evacuación y usar esos recursos en la

defensa de Montevideo. Se dispuso entonces, el retiro del Gobernador y de su guarnición, el cierre de todos los edificios, el traslado de todos los objetos materiales, incluso los religiosos, y la colocación de un escudo con las armas del rey para expresar manifiestamente, su derecho de propiedad sobre aquellos territorios. Ordenó también, el envío de una embarcación cada año para que verificase que las condiciones eran las mismas y que impidiese la instalación de otras naciones.



La casa de gobierno española en las Malvinas en 1807 seguía utilizando -con modificaciones- la antigua estructura construida por los franceses



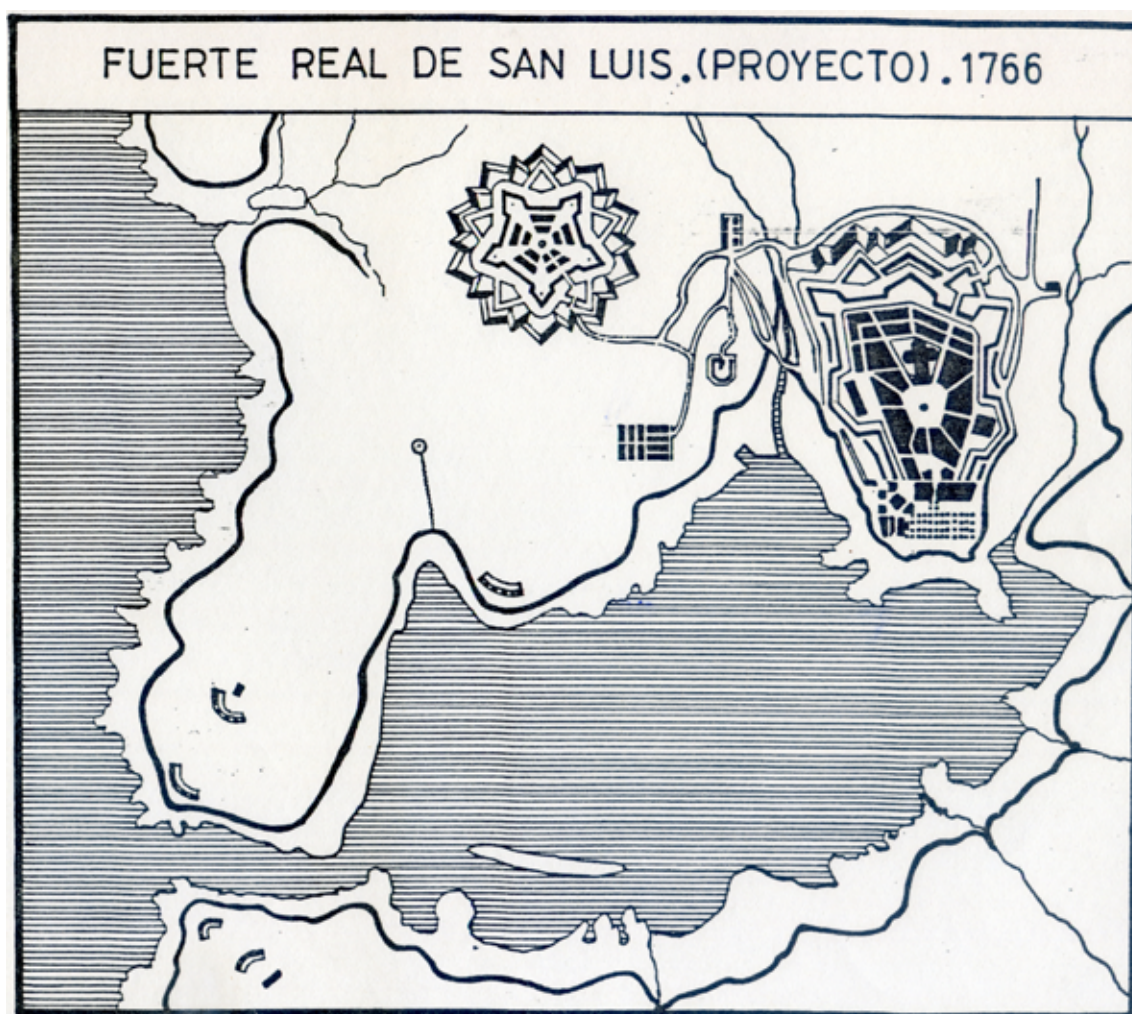
Carta Esférica de las costas de la América Meridional que hicieron los marinos españoles sobre la región patagónica y Malvinas en 1798

El 12 de enero partió el bergantín *Gálvez* hacia las Islas Malvinas. A principios de febrero alcanzó su destino y se iniciaron los procedimientos dispuestos para la evacuación del archipiélago. El 13 de febrero de 1811 se firmó el acta que verificaba la evacuación y daba constancia de la colocación de una placa de plomo en el campanario de la Real Capilla de Nuestra Señora de la Soledad y de inscripciones iguales en los demás edificios de la población. El acta tenía las firmas de Guillén, de Moreno y del Capellán del buque *Carlota* y Vicario de las islas Juan Canosa.

En la placa se expresaba que “esta isla con sus puertos, edificios, dependencias y cuanto contiene pertenecen a la soberanía del Señor Don Fernando VII legítimo rey de España y sus Indias”. La inscripción aparecía fechada en “Soledad de Malvinas, 7 de febrero de 1811, siendo Gobernador Pablo Guillén”.⁶⁷

A comienzos de marzo, las embarcaciones *Gálvez* y *Carlota* arribaron a Montevideo. Las Islas Malvinas habían quedado evacuadas por las autoridades españolas dejando los testimonios materiales de su presencia y soberanía.

Dr. Gustavo Bobrik.
MRECIC



Trazado del asentamiento de Port Louis y el fuerte diseñado por los ingenieros franceses

Notas

66. AGN. Archivo del Gobierno de Buenos Aires, 1810, t. 28, doc. 295. Bordas redactó un informe al virrey Cisneros acerca de su gestión, en el que consignó la celebración del juramento de fidelidad al rey (Bordas a Cisneros, 15 de enero de 1810).

67. Archivo Naval Álvaro de Bazán. Viso del Marqués. (Ciudad Real). Oficio del 12 de julio de 1811. Expediciones de Indias, N.º 524, fs. 4.

agosto 14 371

Excmo. Sr. D. José de San Martín

En el Sueldo de la Cruz con su tal el
 para el mes de los siguientes

Declaro al Sr. D. de San Martín
 no a los padecimientos de los infelices y con
 concepción de sus sucesos, y en consecuencia de la
 tranquilidad pública y en la cárcel
 los, colaboradores, u otras personas en el terri-
 torio de esta Provincia, y con el objeto de ha-
 cer útiles al Estado estos individuos, bajo
 la dirección de S. E. en los casos que reha-
 yéndolos de sus padecimientos los conda-
 na por las penas de la ley y honores
 con provecho de la causa pública. He tenido
 a bien acordar a S. E. de forma que todos los
 de otra clase que se hallen presos en esta
 jurisdicción de a mandado ordenando a los jueces
 de Patagonia, Malvinas, u otros sean
 remitidos a esta Capital con copias de sus
 respectivas condenas, y la mayor depuración
 posible comprendiendo también en ellos a los
 criminales continuados en esta delicta, y a los
 del acreditado celo y filantropía de S. E.

Que en dicha su demora las providencias con-
 venientes al puntual cumplimiento de esta reso-
 lución, circulando las respectivas a los J. E. de
 y demás agencias correspondientes en la jurisdicción
 de su mando, y me ordena la amnistía como ten-
 go el honor de hacerlo para el cumplimiento de
 daros cuenta con acatamiento por los J. E. de
 Lo transcribo al para los efectos con-
 viges, y que me de oportuna cuenta de su realta-
 da.

Dios que a V. M. D. N. S. M. de S.

Agosto 14 de 1816

En el Sr. D. San Martín

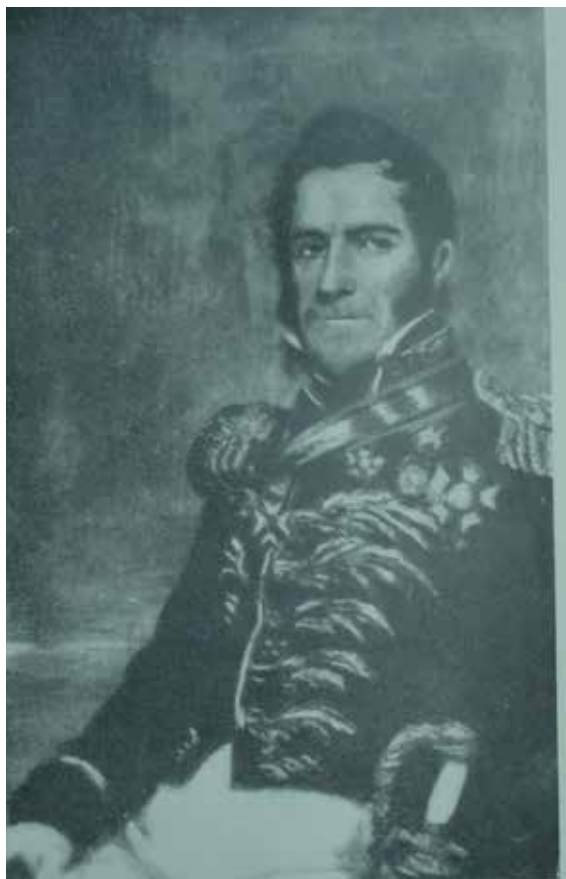
Jos. Ten. Gov. de la Ciudad de S. Juan

Carta del General José de San Martín 1816 sobre instalar el presidio de defensa en Malvinas y Patagonia. Los presidios eran sitios de poblamiento de soldados con sus familias y de ciudadanos que estaban con condenas y que ayudaban a consolidar fronteras

23.

DAVID JEWETT (1772-1842)

Nació en la localidad norteamericana de North Parish, New London (hoy Montville) el 17 de junio de 1772. Estudió leyes para luego dedicarse a la carrera naval. Se incorporó a la Armada de su país, alcanzando en 1791 el grado de Capitán en comisión. En junio de 1799 fue maestro comandante del velero *Trumbull*.⁶⁸ En 1801, como consecuencia de la reforma de la Armada, fue excluido de la misma, pero ya en 1812 comenzó su acción de corsario activo contra Gran Bretaña.



David Jewett (1772-1842) fue nominado por el gobierno argentino para hacerse cargo de las Malvinas de la que se habían retirado los españoles en 1811



Nave la *Heroína* comandada por Jewett que arriba a las Malvinas en 1820 donde izó la bandera argentina el 6 de noviembre de ese año

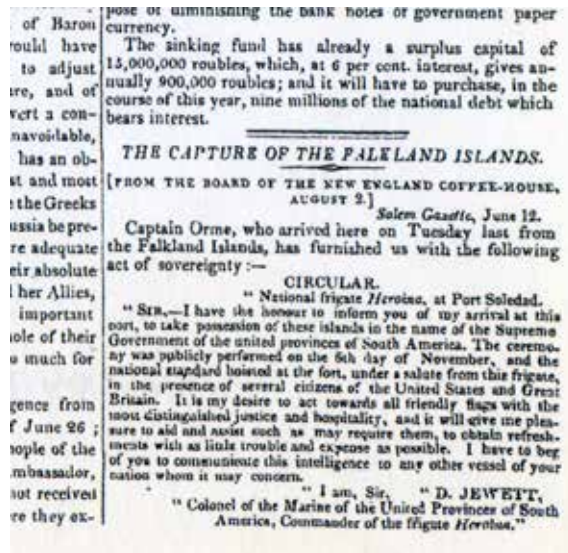
A comienzos de 1815 arribó a Buenos Aires ofreciendo sus servicios a la causa emancipadora. Requirió del Director Supremo de las Provincias Unidas Ignacio Álvarez Thomas patente de corso para luchar contra los enemigos de la patria. Al mando del bergantín *Invencible* apresó varios navíos españoles; en septiembre de 1817 entregó la patente de corso y por un tiempo se relacionó con la sociedad porteña.⁶⁹ El 15 de enero de 1820 el Director José Rondeau le confió la fragata *Heroína*, habilitada como nave corsaria, este buque de guerra le otorgó el grado de Coronel de Ejército al Servicio de la Marina Nacional. En marzo partió a las Islas Malvinas que, abandonadas por los españoles en 1811, pertenecían a las “Provincias Unidas de Sud América” por sucesión en los derechos que tenía sobre las islas la antigua metrópoli. La nave debió sortear serios obstáculos, entre otros un intento de rebelión, luego el escorbuto dejó muchas víctimas y en octubre fue castigada por un temporal. El 27 de octubre el barco fondeó a 10 millas de Puerto Soledad donde se encontraban embarcaciones británi-

cas y norteamericanas dedicadas a la pesca y caza de lobos y pingüinos. El 2 de noviembre Jewett les dirigió un oficio donde informaba que había tomado posesión de las islas en nombre del Supremo Gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, exhortándolos a no depredar las riquezas naturales del archipiélago. El día 6 de ese mes, en un acto de soberanía, enarboló en el destruido fuerte la bandera nacional⁷⁰ tras una salva de cañones, asumía el mando militar del territorio ante la presencia del navegante inglés James Wedell. La noticia pronto se conoció en Europa.



Nombramiento por el gobierno argentino de Jewett en enero de 1820 a cargo de la Fragata de Guerra la *Heroína*

La falta de disciplina de la tripulación lo llevó a pedir el relevo a Buenos Aires hacia donde partió el 23 de abril de 1821. Sirvió luego —como Capitán de mar y tierra— del Imperio del Brasil. Falleció en Río de Janeiro el 23 de julio de 1842.



El periódico inglés narra la presencia de Jewett en Malvinas y la realización de un acto de soberanía

Lic. Elisa Radovanovic.
CONICET

Notas

68. Calificado como “muy inteligente y buen oficial”. Citado por José Antonio da Fonseca Figueira. *David Jewett; una biografía para la historia de las Malvinas*. Buenos Aires, Sudamericana, 1985, Pág. 27.

69. Da Fonseca Figueira menciona entre otros a Luis Vernet en op. cit.

70. Destefani, Laurio. “El Pabellón Argentino en Malvinas”, en *La Prensa*. Buenos Aires, 1.º de enero de 1970, reprodujo su retrato.

24.

PABLO AREGUATÍ. UN GUARANÍ EN LAS ISLAS MALVINAS

El aporte poblacional guaraní misionero posterior a la expulsión de los Jesuitas en 1768, se afianzó fundamentalmente en el nordeste de Entre Ríos, mediante una acción colonizadora emprendida desde Yapeyú en tiempos de la administración de don Juan de San Martín. Fue un plan colonizador lento, sistemático y afianzado en la fundación de pueblos y estancias. De los pueblos fundados sobresalió Mandisoví, erigido en 1778, que se constituyó como sede de importantes jefes guaraníes.

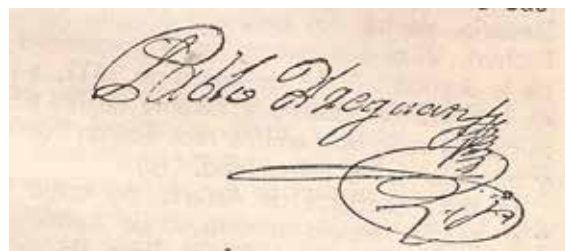
Los guaraní-misioneros constituyeron un estrato inferior en la organización socio-económica de la región, siendo sus principales oficios los de peones, labradores o modestos artesanos. Avanzada la época independiente se fueron fundiendo con la población criolla y perdieron su lengua madre, así como sus principales características étnico-culturales. No obstante, algunos alcanzaron notoriedad como propietarios ganaderos quienes se constituyeron como líderes regionales reconocidos por su bravura y la capacidad de lealtad que lograban con sus soldados.



Iglesia de la misión jesuítica de San Miguel (hoy en Brasil). Lugar donde nació Pablo Areguatí, hijo de un cacique guaraní del pueblo. Dibujo de Carlos Cabrer

En la época de la difusión del artiguismo, Mandisoví se constituyó en el centro más leal a las ideas del caudillo oriental. Allí residía, como comerciante y hacendado, don Pablo Areguatí, único ganadero guaraní de los 21 existentes en la región. Los demás eran españoles peninsulares o criollos atraídos por la prosperidad de una zona en acelerada transformación.

Pablo Areguatí era hijo primogénito de don Miguel Areguatí, cacique y Corregidor del pueblo de San Miguel, Misiones Orientales. Contó con estancia propia y regular fortuna, además de una educación esmerada ya que fue enviado a realizar estudios en Buenos Aires, en el Real Convictorio de San Carlos. Su inteligencia e ilustración sin dudas fueron destacadas, al igual que sus vinculaciones con la principal dirigencia virreinal.



Firma de Pablo Areguatí propuesto para asumir la Comandancia Militar de las Malvinas

Hacia 1810, y como consecuencia del reordenamiento jurisdiccional propuesto por Belgrano, miembro de la Junta Revolucionaria de Mayo, Mandisoví se independizó de Yapeyú, nombrando Alcalde del pueblo a Pablo Areguatí que en julio de 1811 debió defenderlo de las invasiones luso-brasileñas. En 1813 fue leal al gobierno porteño contra

Artigas, constituyéndose en el único pueblo guaraní-misionero que no adhirió inmediatamente a la causa del jefe Oriental. Esto motivó un duro enfrentamiento con otro jefe de gran predicamento entre los guaraníes de la región, Domingo Manduré. En agosto de 1813 los artiguistas de Manduré sitiaron el pueblo, debiendo Areguatí y sus partidarios, comerciantes y hacendados, porteños en su mayoría, abandonar Mandisoví.

En 1823 se lo encuentra en las Islas Malvinas contratado por el comerciante Jorge Pacheco a quien se le entregan las islas mediante una concesión y éste solicita a Martín Rodríguez que designe a Pablo Areguatí como Comandante Militar pues *“convendría a los intereses del Estado... el que hubiera una Autoridad (con el) título de Comandante de aquel punto sin sueldo alguno”* para dar institucionalidad a la ocupación estable de las islas, según se desprende de un documento de la época fechado el 17 de diciembre de 1823. El gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata había continuado ejerciendo soberanía sobre las islas, en aplicación del principio *“uti possidetis iuris”*. Escribía Pacheco *“De este modo Señor Excelentísimo se posesiona a la Provincia de aquella abandonada isla y aun hacen que paguen los buques el derecho de anclaje, de que escrupulosamente se dará cuenta al erario porque Areguatí piensa... darle a esta operación toda la representación posible en obsequio de una propiedad de la Patria”* y organizar a los pobladores que lleva a las islas en una suerte de milicia cívica.⁷¹

En la diversidad cultural que significará la génesis del poblamiento argentino en las Malvinas con Pacheco y Vernet, la presencia protagónica de un indígena guaraní no deja de ser un hecho relevante de nuestra historia.

Dr. Alfredo Poenitz.
CONEAU

Notas

71. AGN. Fondo Manuscritos de la Biblioteca Nacional. Legajo 127 2-3-3.

25.

LUIS MARÍA VERNET

Nació en Hamburgo el 6 de marzo de 1791, de ascendencia francesa. En 1805 viajó a Filadelfia, donde se inició en el comercio regresando a su país. En 1817 partió a Buenos Aires para continuar sus actividades mercantiles, asociado entre 1818 y 1821 con Conrado Rucker.⁷² En 1819 se casó con María Sáez.



Luis Vernet (1791-1871) a quien el gobierno argentino confió la posibilidad del planeamiento y población de las islas Malvinas

El 5 de agosto de 1823 Jorge Pacheco y Luis María Vernet, acordaron solicitarle al gobierno provincial el usufructo de la isla Soledad, en el archipiélago de las Malvinas, con la condición de refaccionar los edificios existentes y tenerlos a disposición de las autoridades.⁷³



Proyecto de organización territorial de Vernet con localización de tierras y puestos de estancia para los colonos

A cambio de ello, podrían beneficiarse con la explotación del ganado vacuno y de los animales existentes en las islas. Sobre esa base, el 23 de agosto, Pacheco solicitó al Gobierno de Buenos Aires que se le concediera el usufructo de los ganados y la explotación de las pieles y aceite de los lobos marinos de la isla Soledad. Las autoridades provinciales accedieron a lo solicitado el 28 de agosto de 1823. En virtud de esa concesión, el 29 de agosto, Pacheco le entregó un contrato provisional para faenar el ganado de la isla, al comerciante de origen británico Robert Schofield. Unos meses después, el 18 de diciembre de 1823, Pacheco le solicitó al Gobernador la designación, como Comandante del Puerto de Soledad, a Pablo Areguatí, un guaraní que se había

desempeñado como Capitán de milicias en Entre Ríos y que formaba parte de la sociedad comercial que habría de explotar los recursos de la isla Soledad.



Decreto de Vernet en 1830 señalando en su calidad de Comandante político y militar de las Malvinas, que los buques extranjeros deben solicitar autorización para pescar y faenar lobos marinos en las Malvinas

El 14 de febrero de 1824 Vernet y Pacheco se asociaron con Schofield, quien fue enviado a la isla en el buque *Antelope*. Junto a él, viajaba Emilio Vernet, hermano de Luis, y el Capitán Areguatí, llevando el personal y los abastecimientos necesarios para iniciar la actividad comercial en la isla.

Sin embargo, los resultados no fueron los previstos. El establecimiento no llegó a consolidarse afectado por la inclemencia del clima y los problemas que surgieron con los caballos que habían sido llevados. Algunos animales enfermaron en el viaje y los que llegaron a la isla no estaban entrenados para andar sobre el suelo de turba. En la isla sólo quedaron veintidós caballos, de los sesenta que habían sido enviados, y ocho hombres, que habrían de volver tiempo después.

En esa situación, Luis Vernet se ocupó de arreglar las deudas contraídas y de conformar una nueva sociedad con el objeto de reiniciar la explotación de la concesión. Pacheco no quiso participar y optó por vender su parte. Cipriana Obes de Bonavía hizo una oferta por intermedio de Miguel Ogando, un comerciante de Buenos Aires, pero los derechos societarios fueron finalmente adquiridos por el propio Vernet.

A lo largo del año 1828, Vernet se dedicó a organizar el establecimiento fundado en la isla de la Soledad: envió más personal y ganado a las Malvinas, dejó instrucciones precisas a sus empleados y volvió a Buenos Aires para adquirir los abastecimientos necesarios. En diciembre de ese año, una revolución encabezada por el general Juan Lavalle, quien venía de participar en la guerra con el Brasil, depuso a Dorrego como gobernador de la Provincia de Buenos Aires y ordenó su fusilamiento. Se abrió así una etapa de luchas internas en que las provincias levantaron tropas para derrotar a los revolucionarios, a las que se sumaron fuerzas de la provincia de Buenos Aires comandadas por Juan Manuel de Rosas. Lavalle fue derrotado en abril de 1829 y entró entonces en negociaciones con Rosas, firmándose como consecuencia la convención de Cañuelas, en junio de ese año, que designaba a Viamonte gobernador de la provincia.

A pesar de los incidentes políticos que sacudían a la Provincia de Buenos Aires, Vernet continuó con las gestiones para la consolidación del establecimiento que había dejado en la isla Soledad. La colonia ya contaba con ciento doce pobladores, pero se procuraba atraer nuevos inmigrantes, ofreciéndoles la donación de tierras para su explotación y los privilegios que el gobierno provincial les había otorgado a los habitantes del archipiélago.

En junio de 1829, Vernet requirió al gobierno de Buenos Aires la construcción de un fuerte en la isla de la Soledad y la provisión de

un buque armado para proteger el establecimiento. En su respuesta, el gobierno provincial dispuso, mediante un decreto firmado por el Ministro de Relaciones Exteriores Salvador María del Carril, la entrega por el Ministerio de Guerra de los elementos necesarios para la construcción de una batería a fin de defender el establecimiento en las islas Malvinas. El decreto ordenaba la entrega de 8 cañones, 50 fusiles y varios implementos de herrería para conformar un punto de defensa.



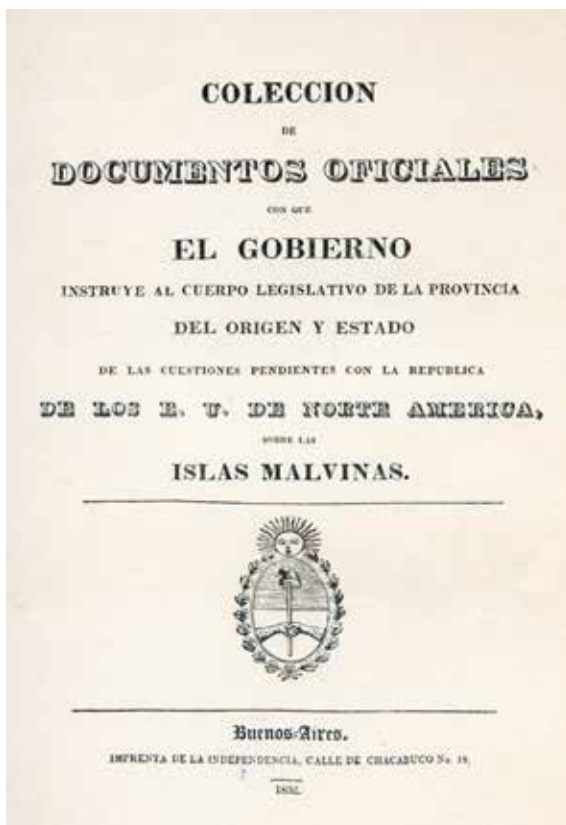
Representación de Vernet indicando que ha detenido tres naves norteamericanas que desatendieron las resoluciones del gobierno y actuaban impunemente

El 10 de junio, el Gobernador delegado de Buenos Aires, Martín Rodríguez, junto con el Ministro de Relaciones Exteriores, del Carril, dictó un decreto de gran trascendencia mediante el cual reafirmaba los derechos argentinos sobre las islas Malvinas y las adyacentes al cabo de Hornos, como parte de la sucesión de España, y las colocaba bajo la autoridad de un comandante político y militar,

que debía residir en la isla Soledad y aplicar la legislación nacional, en particular la relativa a la caza y pesca de mamíferos marinos. El documento señalaba la posesión española efectiva sobre esos espacios insulares y la consiguiente sucesión de derechos que existía para con el gobierno de Buenos Aires y que, por tanto, la hacía heredera de aquellos. Además, reconocía que desde 1810 se habían continuado ejerciendo actos de dominios sobre esas islas, a pesar de las dificultades políticas que habían sacudido a la naciente nación. En virtud de ello, se establecía una autoridad política y militar con la tarea de hacer cumplir en ese territorio las leyes del estado.⁷⁴

Ese mismo día, se expidió otro decreto por el que designaba a Luis Vernet como Comandante político y militar de las islas Malvinas. Estos documentos le fueron remitidos a Vernet al día siguiente de su designación por nota del Secretario de Gobierno de la provincia, junto con sus instrucciones y las expresiones de confianza oficiales.

Estas medidas tuvieron una amplia difusión en la prensa argentina. La creación de la comandancia y la designación de Luis Vernet fueron publicadas el 17 de junio en *La Gaceta Mercantil*, dos días más tarde, el diario en idioma inglés de Buenos Aires, *The British Packet and Argentine News*, reprodujo en forma completa el decreto del 10 de junio y anunció también la partida de Vernet hacia las islas Malvinas, con su familia y otras personas que allí se establecerían, a bordo del bergantín estadounidense *Betsy*. El 23 de ese mes, *La Gaceta Mercantil* refería la próxima salida de Vernet hacia las islas para tomar posesión de su cargo, comentando también que lo acompañaban su familia y varios colonos ingleses y alemanes.



Documentación oficial del Gobierno Argentino sobre las cuestiones sucedidas en Malvinas con las naves norteamericanas. 1832

La aplicación de la legislación nacional, en particular la relativa a la caza y pesca de mamíferos marinos dio lugar, en 1831, al apresamiento de tres goletas norteamericanas. Vernet viajó a Buenos Aires para participar del proceso judicial. La actitud del gobierno argentino fue malinterpretada por Silas Duncan, comandante del *USS Lexington*, quien se dirigió a las islas y destruyó la colonia, ofreció pasaje a todo aquel que quisiera abandonarla y los transportó a Montevideo.

Vernet nunca pudo retornar a las islas. El gobierno británico, luego de usurpar las islas el 3 de enero de 1833, no le permitió volver.

Vivió en San Isidro, donde fue Intendente, y falleció el 17 de enero de 1871.

Dr. Gustavo Bobrik.
MRECIC

Notas

72. AGN. Fondo Vernet. Sala VII, Leg. 134, 2-3-9. Vernet se hallaba en contacto con grandes casas comerciales europeas.
73. Argentino. Alférez del Cuerpo de Caballería de Buenos Aires y Capitán de Blandengues de Montevideo.
74. Registro Oficial de la República Argentina, Tomo II, núm. 2315, Buenos Aires, La República, 1879.

26.

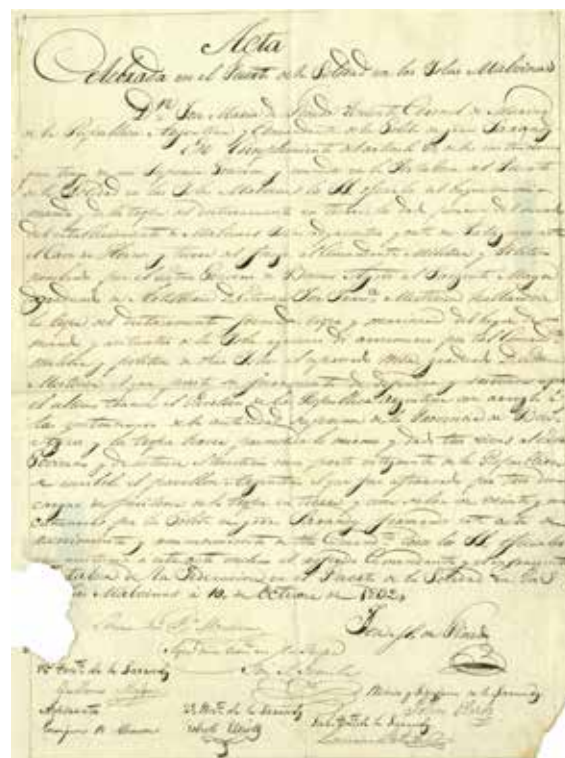
ESTEBAN JOSÉ FRANCISCO MESTIVIER

Nació en la localidad francesa de Blois. Pasó por la Banda Oriental antes de su arribo al puerto de Buenos Aires el 30 de septiembre de 1827. El 20 de octubre alcanzó el grado de Teniente 1.º de Infantería destinado al Parque de Artillería. Luego revistó en el Regimiento 7.º de Caballería de línea, y prestó sus servicios en el Batallón de Artillería de Buenos Aires. Actuó asimismo como Capitán en la Fortaleza “Protectora Argentina”, hoy Bahía Blanca. El 28 de diciembre de 1829 ascendió a Sargento Mayor. El 15 de octubre de 1830 casó con Gertrudis Sánchez.

El 10 de septiembre de 1832, el Gobernador de la provincia de Buenos Aires Juan Manuel de Rosas, lo nombró en reemplazo de Vernet, Comandante político y militar de las Islas Malvinas con carácter interino. El día 14 de ese mes Rosas le impartió instrucciones y facultades para tomar posesión del mando, encomendándole la continuación de las tareas agrícolas así como la defensa de aquellas tierras de los posibles ataques de las embarcaciones extranjeras. Mestivier debía afianzar los legítimos derechos de la República sobre ese territorio y en caso de ser atacado debía presentar resistencia para dejar en alto la representación de la República.

El plan de operaciones añadía que en caso de peligro debía retirarse a un lugar interno de la isla donde no corriera riesgos el ganado. De común acuerdo con el Comandante de la goleta de guerra *Sarandí*, Teniente Coronel José María Pinedo que debía transportarlo y prestarle protección y auxilio. El 29 del mismo mes se embarcó acompañado por su señora, los miembros del destacamento con sus

familias, su ayudante José Antonio Gomila y un representante de Vernet. Por causa de los temporales y la nieve no pudieron desembarcar, la toma de posesión recién tuvo lugar el 10 de octubre, día en que el pabellón argentino fue enarbolado a bordo y en tierra, con la consiguiente salva de 21 cañonazos.



Habiendo viajado Vernet a Buenos Aires, el gobierno de Juan Manuel de Rosas nombra a José Francisco Mestivier como Comandante interino

La goleta debía partir en un viaje de inspección y la tropa establecerse en la parte del territorio que rodeaba Puerto Soledad. La colonia impulsada por Vernet había quedado en estado de desolación por la acción depredadora de Silas Duncan capitán de la nave estadounidense *Lexington*. La situación se tornó

descontrolada y la tropa⁷⁵ se sublevó el 30 de noviembre asesinando al nuevo comandante en su habitación ante su esposa.⁷⁶

A close-up photograph of a handwritten signature in dark ink on aged, yellowish paper. The signature is written in a cursive script and appears to read 'Mestivier'.

Firma de Mestivier en el Acta de transmisión de mando que organiza José de Pinedo

Los amotinados fueron reducidos por Pinedo, trasladados a Buenos Aires donde fueron juzgados y hallados culpables, fusilados y ahorcados en la Plaza de Marte del Retiro. Sin embargo, Gomila el ayudante de Mestivier, fue puesto en libertad y buscó el exilio. La colonia en 1833 fue invadida por los británicos y desde entonces la Argentina se ve ilegítimamente impedida de ejercer sus auténticos derechos de soberanía sobre estas tierras.

Lic. Elisa Radovanovic.
CONICET-CEDODAL

Notas

75. Entre los soldados trasladados había deportados, criminales o vagabundos condenados, el haberlos enviado fue una especie de ensayo de establecer allí una colonia militar y penal. Véase Paul Groussac. *Les Îles Malouines. Nouvel expose d'un vieux litige*. Buenos Aires, Imprimerie Coni Frères, editeurs, 1910, pag. 46.

76 Virginia Haurie. *Mujeres en tierra de hombres: Historia de las primeras colonizadoras de la Patagonia*. Barcelona, Carena, 2006.

27.

JOSÉ MARÍA PINEDO (1795-1885)

Nació en Buenos Aires el 21 de julio de 1795. En 1811 y 1812 recibió instrucción en el Regimiento de Artillería. Luego pasó a la Marina, participando entre 1818 y 1819 en misiones corsarias en Europa. En Filadelfia intervino en acciones contra naves españolas en la goleta *Independencia*; luego integró las fuerzas navales del Directorio. En 1820 con el grado de Teniente 1.º prestó servicios en el Puerto de Buenos Aires. Durante la guerra contra Brasil combatió en la escuadra del Almirante Guillermo Brown al mando de la goleta *Sarandí*, en 1827 fue ascendido a Capitán. El 27 de octubre de 1829 con el grado de Sargento Mayor se puso por segunda vez al frente de la *Sarandí*.

Recibió instrucciones de zarpar con destino a Puerto Soledad y, una vez allí, poner en posesión del establecimiento a Mestivier con las formalidades correspondientes, enarbolando la bandera nacional y haciendo una salva de veintiún cañonazos.⁷⁷

Aunque independiente de Mestivier, Pinedo debía prestarle asistencia en el cumplimiento de su comisión. En particular, debía coordinar lo necesario para la defensa del establecimiento y mantener la vigilancia de las costas del archipiélago y para prevenir la pesca furtiva.

El 23 de septiembre de 1832 zarpó la *Sarandí* rumbo a Malvinas donde llegó quince días después. Viajaban 50 soldados acompañados de sus familias, para establecerse. Pinedo puso en funciones a Mestivier el 10 de octubre con las formalidades requeridas.



Pinedo, a cargo de la goleta *Sarandí* debe recorrer las islas

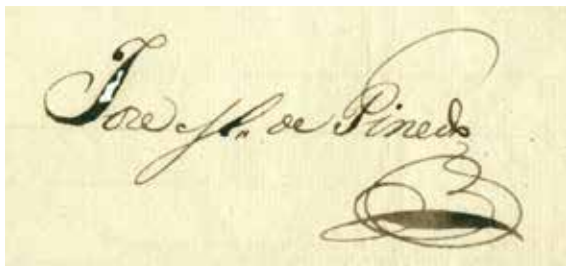
Al mes siguiente, Pinedo zarpó de Puerto Soledad para recorrer las islas. En esta expedición encontró dos balleneros de bandera estadounidense, el *Uxor* y el *Sun*, ante los cuales afianzó la bandera nacional. Luego se dirigió hacia el estrecho de Magallanes para patrullarlo, pero no encontró otros buques en el área y decidió regresar a las Malvinas a fines de diciembre.

El 29 de diciembre regresó a Puerto Luis y antes de desembarcar se le informó del motín que provocó el asesinato de Mestivier, los sublevados fueron sometidos y llevados de regreso a Buenos Aires donde serían juzgados y ahorcados.

Los sucesos se agravaron cuando el 2 de enero de 1833 arribó la corbeta *Clio* al mando del inglés John Onslow, quien enarboló la bandera británica, tomó posesión de la isla,

despojando los legítimos derechos argentinos.⁷⁸

Pinedo se negó a arriar la bandera nacional como le ordenó el Comandante británico. La diferencia de fuerzas en favor de los invasores impidió ejercer cualquier forma de resistencia armada y Onslow consiguió izar el pabellón británico.



Firma de José Pinedo (1795-1885)

En 1838 actuó durante el bloqueo francés bajo el mando de Brown. En 1842 intervino en el combate en Paraná medio destruyendo la escuadrilla comandada por el italiano Garibaldi. En 1844 acusado de cometer actos

arbitrarios, en los que murieron varias personas, fue relevado de todo mando y pasado en arresto.⁷⁹ Nuevamente en acción en 1851 al mando del bergantín *Julio* organizó en él una academia naval que pronto fue disuelta, dado de baja fue reincorporado a la flota de la Confederación Argentina. En 1864 revistió en el Cuerpo de Inválidos. Falleció en Buenos Aires el 19 de febrero de 1885.

Lic. Elisa Radovanovic.
CONICET

Notas

77. Ricardo Cailliet-Bois. *Las Islas Malvinas*. Op.cit. pag. 286.

78. Groussac sostiene que la desproporción de las fuerzas era tal que toda resistencia hubiera sido una locura. En Paul Groussac. *Les Îles Malouines. Nouvel expose d'un vieux litige*. Buenos Aires, Imprimerie Coni Frères, editeurs, 1910, pag. 47.

79. Sin embargo, solo fue condenado a cuatro meses sin goce de sueldo y alejado de la conducción naval, siendo reincorporado en 1834 al Ejército de tierra.

28.

LOS EDIFICIOS QUE QUEDABAN EN LAS MALVINAS EN OCTUBRE DE 1832 SEGÚN EL INFORME DE LUIS VERNET

- Casa principal de piedra su largo 80 pies y su fondo 90 pies, el grueso de las paredes 3 pies y 6 pulgadas, altura 12 pies en que los primeros 8 pies son de cal y piedra lo demás de piedra y arcilla.

- Una casita chica llamada del horno, los cimientos de cal y piedra lo demás de piedra y arcilla (fue habitada por el estaqueador de cueros).

- La casa de la huerta construida también en piedra (habitada por el jardinero).

- Una casa chica de piedra y arcilla (fue habitada por el herrero y el pedrero).

- Una casa mediana de piedra (fue habitada por Don Julio Grafsé).

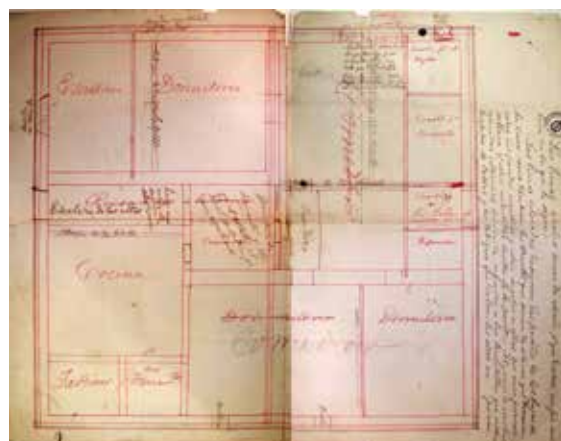
- Una casa mediana con cimientos y parte de la pared de cal y canto y lo demás de piedra y arcilla (fue habitada por las familias Klein y Hagener).

- Casa mediana de similar material (habitada por Gregorio Sánchez el que cuidaba el ganado).

- Casita de Antonio Megener.

- Casa mediana de la Punta Almacén y habitación donde vive mi almacenero Guillermo Dickson.

- Casa de igual material que las anteriores, habitación de cirujano Feurer.

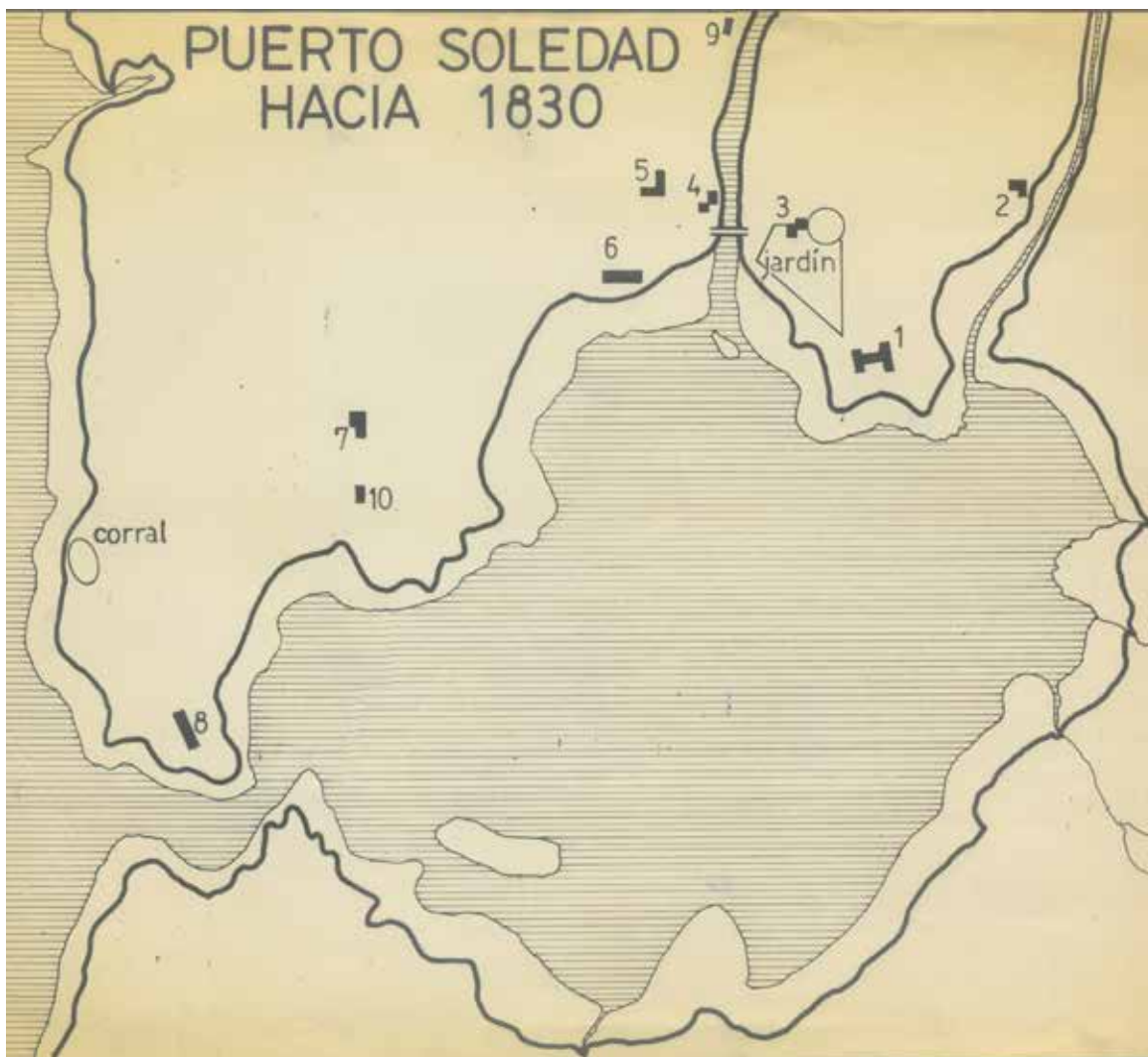


Plano de las casas de residencia y gobierno que realiza Luis Vernet en las Malvinas. 1829



Puerto Luis en la Isla Soledad hacia 1829, una imagen reiterada por los viajeros

Cuatro de estas casas tenían techo de madera las demás de paja. Había también 15 casitas de tepes. Los corrales y ranchos que hay distribuidos en varios puntos de la isla para uso de los ganados. Además de dos corrales viejos en la población de San Luis, otro corral viejo en la Estancia del Sud, otro en el Rincón Grande, otros cinco nuevos en diversas Secciones de la isla.⁸⁰



Esquema de distribución de los nuevos puestos y corrales que coloca Vernet bajo el nombre de Dorrego y Juan Manuel de Rosas hacia 1830. Dibujo del arquitecto Alberto De Paula

Referencias:

1. Casa Principal
 2. Casita chica llamada "del horno" habitada por el estaqueador de cueros
 3. Casa del jardinero de la Colonia
 4. Casa del herrero y del pedrero
 5. Vivienda de Julio Grossi
 6. Casa del Cirujano
 7. Casa del cuidador de ganado
 8. Almacén y vivienda del dispensero Guillermo Dickson
 9. Casa de las familias Klein y Hagener
 10. Vivienda no identificada
- Existían además 15 casas de tepes cuya ubicación no está determinada

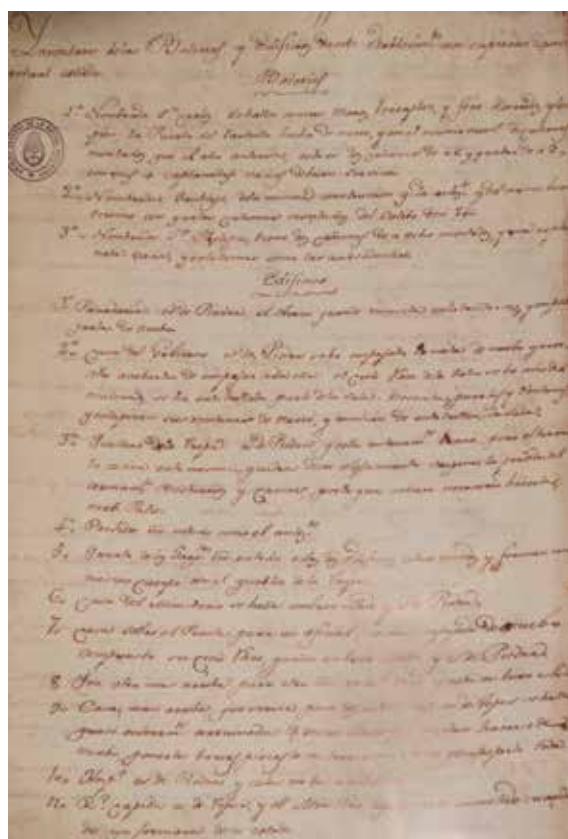
Notas

80. AGN. Manuscrito de la Biblioteca Nacional N.º 127. Informe de Luis Vernet, 9 de octubre de 1832.

29.

LAS FORTIFICACIONES DE LAS ISLAS MALVINAS

Existe documentación sobre la existencia de por lo menos cuatro intervenciones de fortificación en las islas Malvinas en el período 1764 a 1833. la primera de ellas fue la realizada por los Ingenieros Militares de la expedición francesa de Bougainville, comenzada en 1764 y concluida hacia 1767.



Inventario de los bienes que entregaron los franceses a los españoles cuando reconocieron sus derechos soberanos sobre las Malvinas. 1764

Se trataba del Fuerte Saint Louis, proyectado aparentemente por el Ingeniero Charles Le Moine y construido efectivamente por los Ingenieros Geógrafos que pasaron a las Malvinas Lhuiller de La Serre y Remainville. Fue

una obra de suma importancia y de carácter regular, dentro de los principios desarrollados por la teoría clásica de la poliorcética y las experiencias pragmáticas de la Escuela de Vauban.⁸¹ Sin embargo, debemos apuntar que estaba realizada con materiales de poca duración frente a la artillería, como los tepes, por lo que creemos que fue un primer recinto que iría a consolidarse con el tiempo en piedra.

La primera idea fue justamente definir el emplazamiento más adecuado para defender la rada del desembarcadero de Puerto San Luis (luego Soledad), buscando para ello un lugar alto y dominante. En la misma medida que el caserío formado tenía una trama abierta con cierta dispersión, no se planteó un cerco amurallado sino que se optó por el esquema de la “ciudadela”, un punto fortificado de última resistencia que pudiera albergar a los habitantes en caso de caer el poblado. En el interior se construyó una pirámide conmemorativa del primer asentamiento en las islas Malvinas.

El emplazamiento en altura, privilegiaba la capacidad de defensa y también la potencial ofensiva de la artillería de barcos intrusos que pudieran ingresar a la bahía, disparando desde la altura sobre ellos. Esta condición fue valorada por los españoles cuando se hicieron cargo del asentamiento francés y mantuvieron las características del fuerte aunque adicionaron un juego de baterías sobre la playa para contener posibles desembarcos. En estas obras habría de actuar el Ingeniero Esteban O'Brien en el período 1767-1772.⁸² La artillería que los franceses dejaron a los españoles se reducía a 4 cañones de 24, 2 de 6, 8 de 3, 8 pedreros y 2 morteros.

Durante la Comandancia argentina de Vernet, su esposa y otros pobladores realizaron en 1829 una visita al cerro, alejado del poblamiento, en que se hallaba la fortificación. María Sáenz en su diario narra como fueron por la costa del mar hasta donde los buques hacen aguada que era un hermoso arroyo que caía a la bahía grande. *“Sobre la cumbre que la teníamos a nuestra espalda se ven los restos del fuerte que hicieron los franceses, subimos a él, está colocado en el lugar más dominante por cuya razón lo habrán mantenido los españoles”* Luego siguieron y encontraron *“una de las ruinas que se hallan a un lado del arroyo cerca de nuestra casa”*.

Los británicos por su parte pensaron un sistema de fortificación que atendía a una acción de instalación rápida, conscientes de estar realizando una intrusión que podía no facilitar la posibilidad de disponer de tiempo para construcciones militares de carácter permanente. Optando por una arquitectura efímera y cuidadosamente prefabricada trajeron desde los talleres de Woolwick una torre de madera de 12 metros de alto, capaz de soportar una decena de cañones de gran calibre (cuatro abajo y seis arriba).

Este tercer sistema de fortificación demostró su precariedad defensiva en oportunidad del ataque que los españoles realizaron en 1770 a Puerto Egmont y la consiguiente rendición de la guarnición británicos allí instalada. Finalmente, el 17 de marzo de 1780 Juan Pascual Calleja cumpliendo órdenes del Virrey Vértiz prendería fuego y destruiría el antiguo asentamiento de Puerto Egmont.

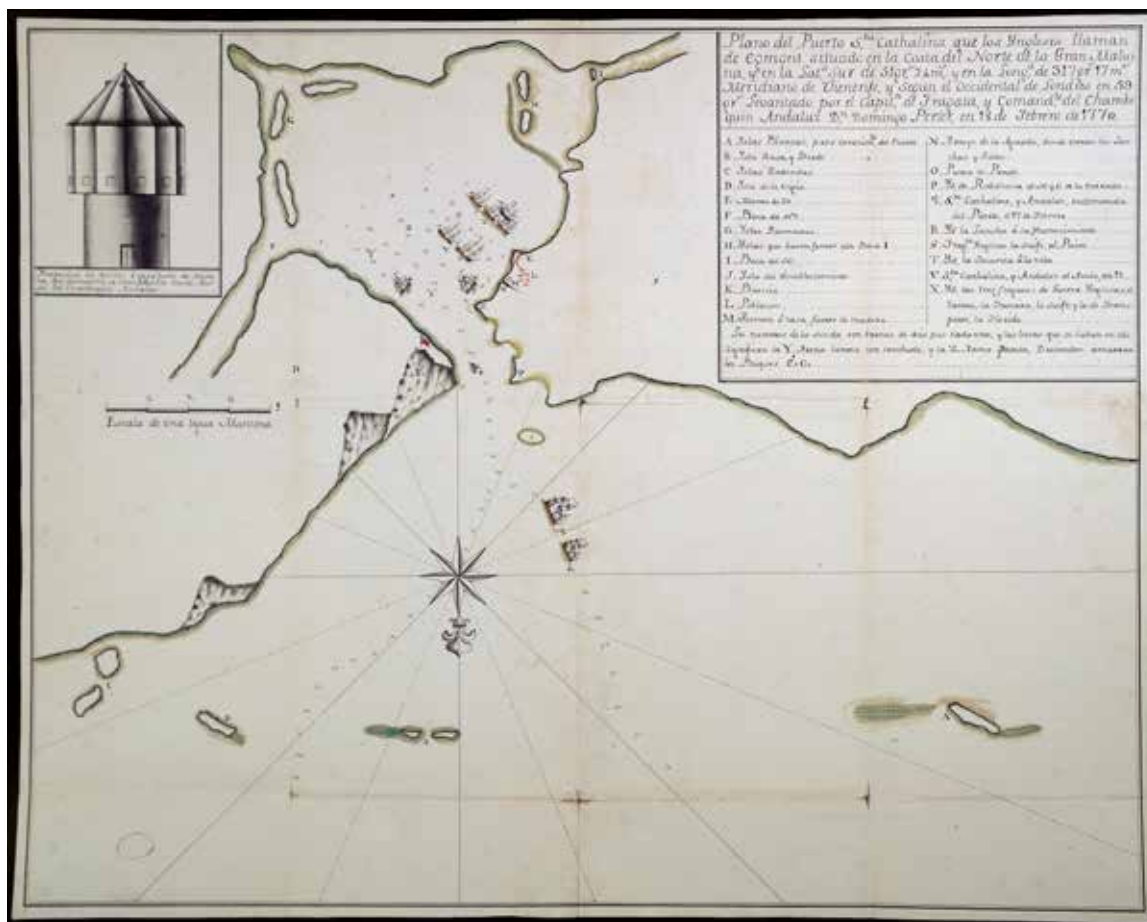
En 1823 el concesionario Pacheco se había comprometido a reparar los edificios y baterías existentes pero recién en 1829 Vernet instaló una batería de cuatro cañones en la barranca cercana a la playa y su casa, cañones que se usaban para ceremonias oficiales, en oportunidad de festividades y también para saludar a los barcos que entraban a la bahía a visitar el núcleo urbano de Puerto Soledad. Estas baterías y sus cañones fueron inutilizados en 1831 a raíz del ataque la nave norteamericana *Lexington*, que destruyó el sitio urbano.

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET

Notas

81. Alberto De Paula hizo una reconstrucción hipotética del trazado en base a las descripciones francesas.

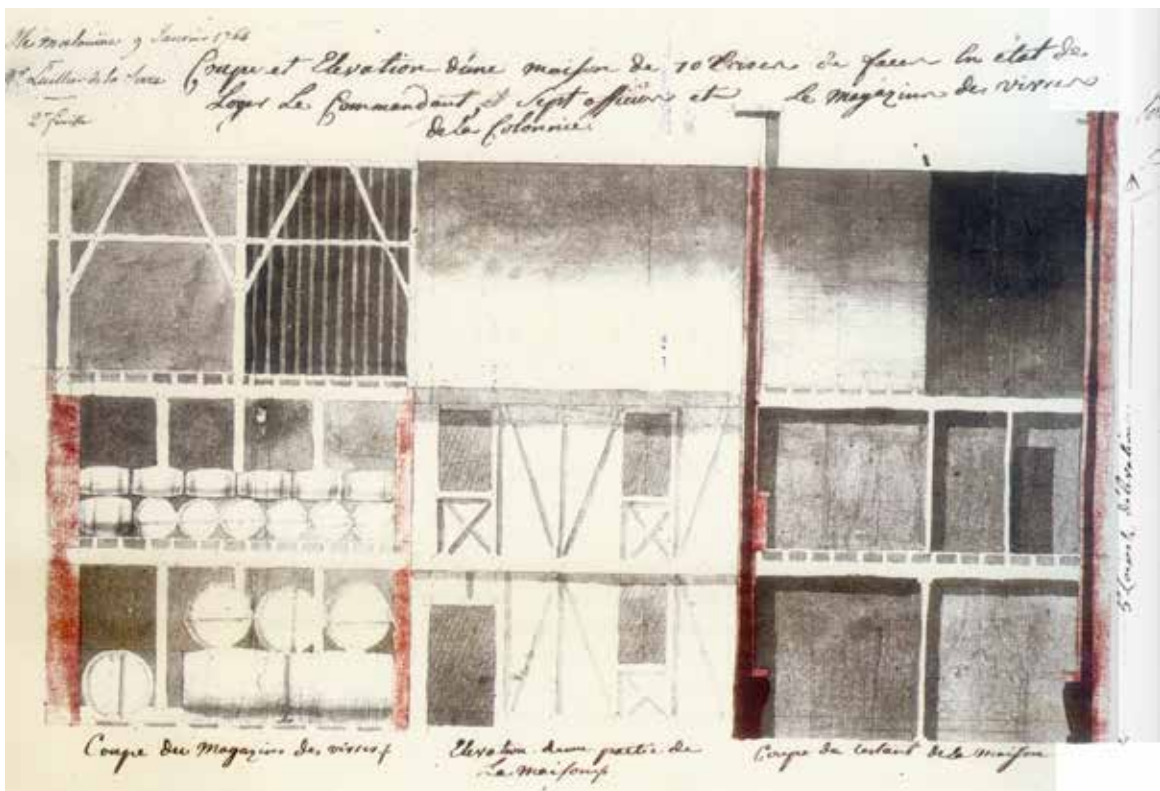
82. Archivo General de Simancas. Mapas, planos y dibujos XXX-25, XXXI-64-65.



La intrusión inglesa en Puerto Egmont en 1765, lugar donde los españoles los expulsan



Choza de indios patagónicos en Tierra del Fuego. Dadas las características térmicas de la región difícilmente los nativos anduvieran tan ligeros de ropa como supone el ilustrador



Corte de una de las construcciones del ingeniero L'huillier de La Serre mostrando los sistemas de arriostramiento de las estructuras de madera para frenar los fuertes vientos

30.

LA TECNOLOGÍA DE LA CONSTRUCCIÓN EN LAS ISLAS MALVINAS

El proceso de construcción de los edificios realizados en las islas Malvinas fue desarrollando diversas técnicas a medida que se fue consolidando la población en Puerto Soledad. Inicialmente los franceses apelaron a la presencia de un gran número de carpinteros, herreros, torneros y albañiles que en dos años consolidaron algunas de las estructuras que tendrían permanencia en los casi setenta años que duró el núcleo poblacional original en las islas Malvinas.

Está claro que en una primera instancia las construcciones debieron apelar a un carácter efímero que garantizase, sobre todo, las posibilidades de resguardo en condiciones climáticas inclementes como las de las islas a los pobladores. El aporte de los Ingenieros Militares que acompañaron a Bougainville en la oportunidad fue con certeza muy importante tanto para resolver esta etapa crítica cuanto para disponer la utilización de sistemas de construcción más complejos en la erección definitiva de los edificios.

Uno de los problemas iniciales que se debió afrontar fue la escasez de maderas aptas en dimensiones y capacidades portantes en la propia isla y durante estas décadas ello generó una dependencia con el transporte de las mismas desde Tierra del Fuego e Isla de los Estados (Statenland) donde finalmente en tiempos de Vernet habría de funcionar un aserradero que atendía a una gran demanda, no solamente para los usos requeridos en las Malvinas sino también para las reparaciones de navíos e inclusive exportación⁸³. Apelando a estructuras portantes de madera los franceses levantaron edificios cuyos muros de simple cerra-

miento estaban realizados en tepes de tierra cortada y apilada con trabazones o inclusive con tablas de menor tamaño, hasta que las posibilidades de reemplazo permitieron levantar casas de muro de piedra que no solamente eran más resistentes sino que permitían otras condiciones de habitabilidad. Sabemos que los dos Almacenes, uno de propiedad del Rey de Francia y otro de la Compañía de comercio de Bougainville, estaban realizados con tepes, mientras que la Casa de Gobierno se realizó desde un inicio en piedra.

Las condiciones en que estaban estos edificios en el momento de la desocupación francesa de Puerto Luis es elocuente para comprender las dificultades de mantenimiento que las obras tenían en las Malvinas. El Gobernador español Felipe Ruiz Puente decía que las residencias que quedaron eran chozas y que *“basta derribarlas si no se fortifican ya que por sí mismas amenazan ruina”* señalando que *“el viento y el agua les entran”*. En realidad, parece que la piedra fue utilizada para las casas recién a partir de 1769.

La madera, como hemos dicho se continuó trayendo de la Isla de los Estados y Vernet en el proceso de reconstrucción de las instalaciones de Puerto Soledad anclaba los barcos en la bahía Betsie donde llegaban *“gruesos troncos que usarán en la construcción de nuevas instalaciones”*.⁸⁴ Los carpinteros estaban muy satisfechos con la calidad de la madera e inclusive hubo casos en que aprovecharon el material de barcos naufragados para resolver necesidades en las viviendas. Por ejemplo, sabemos que *“con planchuelas de hierro de unos grandes estanques de la corbeta Urania*

que naufragó a una legua del lugar, el herrero coloca un caño para la chimenea completando la comodidad” dado que la chimenea humeaba.⁸⁵ El *Urania* era el barco de Freyssinet que se había hundido en 1820 y sus tripulantes había formado una suerte de campamento hasta que los rescataron.

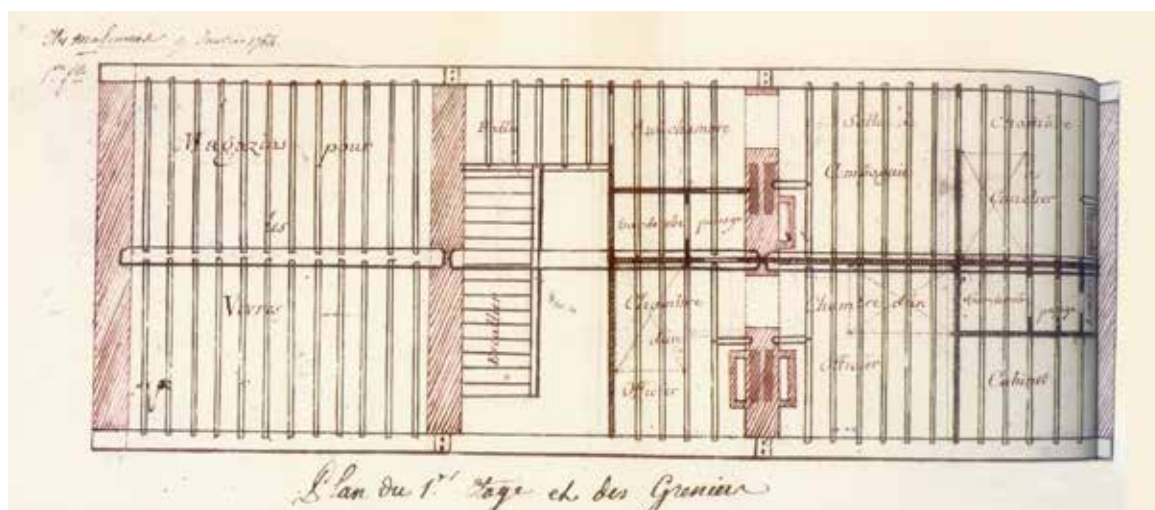
Algunos de los Gobernadores españoles como Ramón de Clairac fueron muy eficientes en su dedicación a la construcción de los edificios necesarios. En 1788 por ejemplo realizaría una gran obra en piedra destinada a cuartel y presidio, y a la vez, ensanchó el muelle de piedra y reparó las baterías

Aunque no tenemos muchos datos de la época sobre los repositorios de piedra, un visitante de las Malvinas, Juan Carlos Moreno, narraba en 1938 que existían “*vastas canteras de piedra que rinden excelente material para construcción. Por lo general las playas aparecen sembradas de cantos rodados de infinita variedad de tamaños y colores*”.⁸⁶

Muchos edificios, de los más importantes fueron hechos en piedra, lo que muestra el desarrollo de la cantería entre los profesionales y artesanos integrados a la población. Las cubiertas de los edificios fueron realizadas en paja y también con cueros gruesos de lobos marinos. Es decir, recurriendo a los propios materiales que el sitio abastecía con sistemas de transformación mecánica.



Restos de muros de piedra de construcciones en Puerto Soledad documentados en la visita a Malvinas de Juan Carlos Moreno en 1938



Los franceses trajeron seguramente maderas y previeron construcciones de dos plantas con alojamientos y entresijos para conservar los víveres

Notas

83. Plager, Silvia - Fraga Vidal, Elsa. *Nostalgias de Malvinas*. Op. cit. Pág. 190.
84. Plager, Silvia - Fraga Vidal, Elsa. *Nostalgias de Malvinas*. Op. Cit. Pág. 39.
85. Montarce Lastra, Antonio. *Redención de la Soberanía*. Op. Cit. Pág. 43-44 y 128.
86. Montarce Lastra, Antonio. *Redención de la Soberanía*. Op. Cit. Pág. 35-36.

31.

LA PRODUCCIÓN GANADERA DE LAS MALVINAS ENTRE 1764 Y 1833

Aunque las estadísticas que poseemos sobre la ganadería en las Malvinas son muy dispares y sin continuidad, algunos datos pueden ayudar a entender la complejidad de las estimaciones. Seguramente habría algunos animales en estado salvaje a la llegada de los franceses que trajeron sus propias especies en cantidades pequeñas, ya que la mortalidad en la navegación era grande. El primer contingente francés fue aparentemente de 7 terneros, 2 toros y 3 caballos que desembarcaron en el viaje inicial.

Los españoles en un inventario realizado en 1787 contabilizaban dos mil cabezas de ganado (2000) vacuno y lanar y un total de 109 caballos. Estas cifras habían ya mostrado su declinación en 1804 cuando se estimaban 235 vacunos y 738 caballos y en 1809 se contabilizaban 848 cabezas.⁸⁷ De todos modos, cuando se concreta la concesión efectuada por el Gobierno de Buenos Aires a Pacheco en 1823 y llegan sus empleados a la isla Soledad, el remanente de este ganado estaba ya montaraz por lo que se hace preciso priorizar la construcción de corrales y proceder a domesticarlos.



Caballos	Vacas	Ovejas	Cerros	Chivos	Alpacas	Perros
109	235	35	70	5	25	100
109	235	35	70	5	25	100

Estado del ganado caballar y vacuno en las Malvinas el año 1804

Los caballos eran todavía el único medio de locomoción que existía en la isla y la mayoría de ellos había sido llevados desde Buenos Aires por Vernet y se multiplicaron prodigiosamente, al igual que los vacunos. Es así que, en su visita, Fitz Roy calculaba en 1830 que había cerca de 20.000 cabezas.



Lavadero portátil que llevaba Vernet a la isla para curar la sarna de las ovejas

Vernet, pensando en la exportación de ganado hacia la Patagonia, decidió hacer corrales colocando postes al Sur de Puerto Soledad. El diario de María Saez recuerda como *“La goleta, con el capitán Brisbane y Loreto Sáenz a bordo, emprende viaje cargada de postes para plantarlos en diferentes bocas de la península con el objeto que sirvan de corral para el ganado, ingenioso procedimiento ya que dos lados quedan cercados por el mar”*.⁸⁸ También acotará como evidencia del ingenio creativo que *“La falta de árboles agudiza el ingenio de los pobladores que substituyen los postes por costillas de ballenas para construir los palenques”*.⁸⁹

La estancia principal estaba ubicada a ocho leguas de las Casa del Gobernador y el ganado para el consumo había que carnearlo en las propias estancias porque si no *“no llegan nunca a las casas porque se cansan por la distancia”*.⁹⁰

El diario de la esposa de Vernet detalla como “*los campos de pastoreo prometen un ganado en crecimiento. Los corderitos que salpican el campo de motas blancas, fruto del mestizaje logrado con las ovejas que trajeron, entusiasman a los pastores*”.⁹¹ El pasto es verde y tupido “*que parece se pisa una alfombra*”. Las superficies desprovistas de piedras están cubiertas de gramíneas con hierbas apreciadas para el engorde del ganado.⁹² El clima riguroso también generaba desvelos y era frecuente que por la nieve muriesen muchas de las ovejas traídas de Buenos Aires, lo que obligaba a llevarlas a estancias interiores donde los pastos altos las protegiesen contra los vientos y la inclemencia.

Entre las aves de corral tenían preferencia los gansos que eran abundantes y hasta había colonos que elaboraban paté y otros hacían buenos chacinados de cerdo. En definitiva, una actividad variada y multiplicadora que constituía la base de la alimentación y el comercio de estos pobladores. En cambio la movilidad parece haberse resentido porque según Vernet al 1.º de enero de 1832 no quedaban en la isla más de 80 caballos de los 250 que por su parte había remitido a las Malvinas en diferentes épocas.⁹³

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET

Notas

87. AGN. Archivo Vernet 127 2-3-3. Informe de Miguel Badía del 24 de febrero de 1804 y Montarce Lastra, Antonio. *Redención de la Soberanía*. Op. Ct. Pág. 31.

88. Montarce Lastra, Antonio. *Redención de la Soberanía*. Op.cit. Pág. 59.

89. Montarce Lastra, Antonio. *Redención de la Soberanía*. Op. cit. Pág. 49

90. Montarce Lastra, Antonio. *Redención de la Soberanía*. Op. cit. Pág. 113. Transcripción del Diario.

91. Montarce Lastra, Antonio. *Redención de la Soberanía*. Op. cit. Pág. 190.

92. Montarce Lastra, Antonio. *Redención de la Soberanía*. Op. cit. Pág. 42.

93. AGN. Manuscritos de la Biblioteca Nacional N.º 127. Vernet, Luis. Existencias salvadas de la ruina de la colonia. 1.º de enero de 1832.

32.

LAS CAPILLAS DE LAS MALVINAS

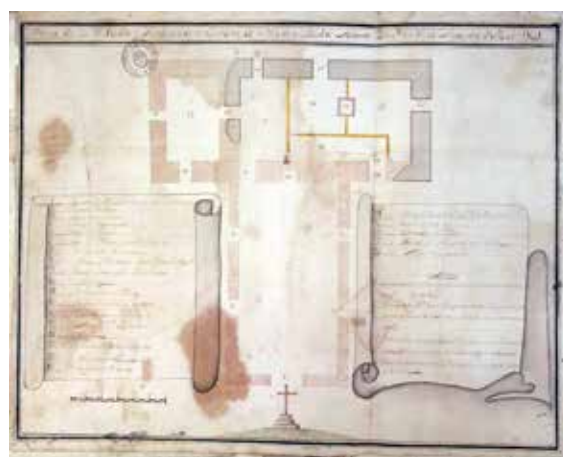
En la expedición francesa de Bougainville vendría un fraile benedictino, Antoine Joseph Pernety, Abad de Bürgel y Académico en Prusia y Florencia, quien sería el primer cronista del poblamiento francés de las islas en 1764. La obra pública que inicialmente encararon los franceses fue el fuerte donde con certeza se habilitó un sitio para oficios religiosos, aunque probablemente con un altar portátil cuyo uso era habitual en los desplazamientos fundacionales del siglo XVIII y en las “entradas” de evangelización.

Entre las dificultades para encarar las obras de la primera capilla se contaban en primer lugar las carencias de materiales, ya que las primeras maderas que se trajeron del Estrecho de Magallanes fueron destinadas a las viviendas y almacenes de víveres visto la dureza del clima que impedía movilizarse con facilidad. La carencia de maderas a la vez limitaba las posibilidades constructivas como ratificaba el jesuita Thomas Falkner “*no hay como quemar ladrillos porque falta la leña*”.⁹⁴ De todos modos cabe señalar que en el plano de Puerto San Luis preparado por el Ingeniero L’Huillier de La Serre, se preveía y se había dibujado la propuesta de una Iglesia frente a la plaza, junto con la vivienda del párroco y el cementerio.

En 1766 se solicitaban por los españoles dos misioneros franciscanos y fue así como los primeros religiosos que arribaron en la expedición española que se hizo cargo de las islas en 1767 fueron cinco franciscanos, uno de los cuales Fray Sebastián Villanueva fue el de mayor permanencia en la isla Soledad donde se había formado el Puerto San Luis. Sin em-

bargo, el primer capellán de las islas, el padre José Coronel fue nominado recién en 1779 y un año más tarde lo sucederían, sucesivamente, los mercedarios Hipólito Guzmán y Francisco Rodríguez. Como consecuencia de las dificultades de la vida en las islas los religiosos se renovaban prácticamente cada año.⁹⁵

Si como señala Alberto de Paula el espacio sagrado que habían dispuesto los franceses era una mesa rebatible que conformaba un altar, colocada en la casa de la Comandancia con una lámina de San Luis Rey de Francia, no caben dudas que la primera capilla formal fue realizada en realidad por los españoles bajo la dirección del Ingeniero Militar Esteban O’Brien a partir de 1767.⁹⁶



Ampliación de la capilla de las Malvinas por los españoles

Detalla entonces que O’Brien “delineó una planta en “T” correspondiendo el volumen longitudinal a la nave única y el trasversal a un corredor cerrado como elemento funcional de distribución y cuatro compartimentos destinados a vivienda del capellán, sacristía, cocina y alojamiento del capellán de la nave

en guarnición temporaria. Según un informe de 22 de marzo de 1768 estaba ya techada, colocadas las puertas y ventanas, y a punto de concluirse los interiores. Quejábase Ruiz Puente de la falta de materiales y operarios y decía que los socorros recién recibidos permitieron adelantar la obra. Por la fragata *Santa Rosa* le fue remitida también una imagen de bulto de Nuestra Señora de la Soledad con vestido de terciopelo negro para Patrona de dichas islas”.⁹⁷ Con la capilla concluida, con ayuda del marino Domingo Perler que facilitó materiales para la obra y con la imagen entronizada, la nominación de Puerto Soledad quedó claramente institucionalizada.

Es interesante señalar que la capilla fue realizada por un procedimiento especial de arquitectura de tierra, cortando “tepes”, es decir recortes del suelo de tierra con pasto y raíces que se dejaban secar al sol y se superponían como si fueran adobes o ladrillos trabándolos en las esquinas de la construcción. Este sistema que sin dudas adolecía de cierta precariedad sin embargo permitía realizar los espacios imprescindibles en un contexto de difícil abastecimiento de materiales para construcción. El plano de esta obra fechado en 1768 se localiza en el Archivo General de Indias en Sevilla.

Cuando los españoles ocuparon Puerto Egmont expulsando a los británicos colocaron una porción de gente en Puerto de la Cruzada, como lo llamaban, y entre ellos quedaría un capellán. La capilla española que tenía cuatro altares fue reparada en tiempos del Gobernador Ramón de Clairac quien también colocó un sitio para el culto en el nuevo hospital de piedra que había hecho construir.⁹⁸ Clairac también hizo realizar el púlpito sostenido por un pilar, organizó la fabricación de velas y repuso la cruz sobre un basamento.

Brunet señala cómo en 1789 se contrataron a dos miembros del Cuerpo de Artilleros de Marina, Mariano Casagrande y Miguel Gó-

mez para “pintar el altar Mayor con su media naranja, además del cancel, puerta principal, el púlpito, el palio, estandarte y guión”.⁹⁹

En 1790 el nuevo capellán decía que en la capilla no cabían más de 100 personas y estimaba que en las Malvinas se habían radicado más del doble, por lo cual reclamaba se refaccionara y ampliara. Hacia 1793 bajo los dictados del nuevo Comandante José Aldana y Ortega, el Maestro de Obras español Miguel Pereyra habría de encarar la nueva capilla de Puerto Soledad. Para ello contó con el apoyo económico del Virrey quien enviaba desde Montevideo cargas de madera y numerosos embarques de ladrillos producidos en los hornos rioplatenses.

En 10 de abril de 1794 se comenzaron a abrir cimientos de la nueva obra, los canteros trabajaron piedras para ellos y se movilizó a buena parte del personal militar y a los presidiarios para la obra. En ella tuvieron destacada actuación el Maestro Albañil Agustín Fernández, el herrero Ignacio Arqueras y el capataz Francisco Gari pero, a pesar del entusiasmo la obra se complicó por haberse acabado la cal, tanto la que se había traído cuanto la que ya existía en la isla, y por ello se seguía utilizando la antigua capilla mientras se terminaba la nueva. Con la activa participación del cantero Juan Quelin fue bendecida la nueva iglesia el 4 de noviembre del año 1801 y su plano se conserva en el Archivo General de la Nación Argentina.

Alberto De Paula comparaba los planos nuevos con el original de 1768 y constataba que las habitaciones de los capellanes “fueron ampliadas a expensas del corredor, que a la nave del templo se le dio mas longitud y en el presbiterio se formaron cuatro hornacinas: dos destinadas a los altares laterales del Sagrario (lado de la Epístola) y del Santo Cristo y de Nuestra Señora (lado del Evangelio), otra central para el altar mayor y otras más pequeña como alacena para los vasos sagrados. El

campanario (tal vez una espadaña) no estaba en el frente sino al costado del templo, sobre la puerta de entrada al corredor”.

Cuando los españoles se replegaron a Montevideo en tiempos de la guerra de la Independencia, el Comandante Guillén colocó en la Capilla una placa de plomo. Con el arribo de los representantes institucionales argentinos en 1823 las antiguas capillas no existían por lo cual no se podían realizar oficios y tampoco había religioso ya que en las expediciones pobladoras de Pacheco y Vernet no fueron sacerdotes.

Los habitantes de Malvinas se enteraron por el *British Packett* porteño de que hay libertad de cultos en la Argentina y reconociendo que había variados credos en las Malvinas y ante la ausencia de cura reiteraron el pedido de asistencia espiritual. La esposa de Vernet, María Sáenz, se propuso entonces levantar “a falta de iglesia” un “lugar de oración para todos”.¹⁰⁰ En ese contexto se explica que el casamiento de dos negros efectuado en las

Malvinas sería realizado ad-referendum de que una vez que estuvieran en Buenos Aires lo concretaran legalmente en una Iglesia Católica.

Más notable aun es el hecho que se genera cuando en 1857 habitantes irlandeses católicos en Malvinas traídos por los británicos solicitan información al Cardenal Wiseman de Westminster y al cardenal Barnabó de Roma sobre la jurisdicción eclesiástica que les correspondía y estos les indicaron que dependían del Arzobispado de Buenos Aires.¹⁰¹

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET

Notas

94. Falkner, Thomas. *A description of Patagonia and the Adjoining parts of South America*. Printed by C. Puch. London. 1774.
95. Altamira, Luis Roberto. *Primeras capillas y templos de las islas Sansón y Patos (Malvinas). Sus capellanes y párrocos*. Córdoba. Imprenta de la Universidad. 1947. Según Brunet un total de 51 religiosos pasaron por las Malvinas durante el período español. Véase Brunet, José. Fray. “La iglesia en las Malvinas durante el período hispano. 1767-1810”. En *Missionalia Hispánica*. N.º 77. Madrid. 1969. Separata. Pág. 7.
96. AGI. Mapas y Planos de Buenos Aires. N.º 74.
97. De Paula, Alberto. “Arquitectura y planeamiento en las Malvinas. 1764-1844”. En *Documentos de Arquitectura Nacional* N.º 1, Resistencia. Universidad Nacional del Nordeste. 1973.
98. Brunet, José. La Iglesia en las Malvinas. Op. Cit. Pág. 18.
99. Brunet, José. La Iglesia en las Malvinas. Op. Cit.
100. Pleger, Silvia - Fraga Vidal, Elsa. *Nostalgias de Malvinas*. Op.cit. Pág. 100.
101. Avella Chaffer, Francisco. “Los capellanes seculares en las islas Malvinas. 1790-1886”. En *Archivum* III. Buenos Aires. 1945. Pág. 79-95.

FLORE
DES
ILES MALOUINES;

PAR J. D'URVILLE.



PARIS,
DE L'IMPRIMERIE DE LEBEL, IMPRIMEUR DU ROI,
RUE D'ERFURTH, N° 1.

1825.

33.

EN LAS MALVINAS DEL JARDÍN A LA ALAMEDA

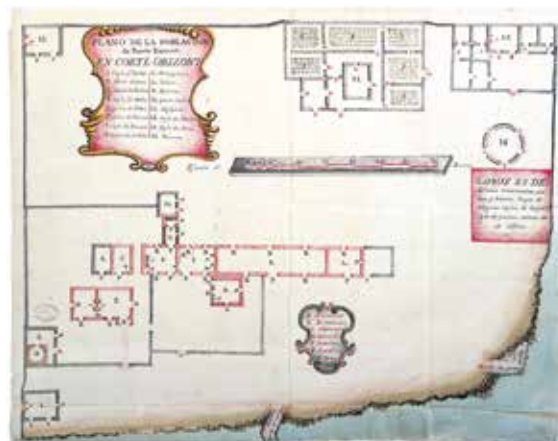
Es emocionante constatar como frente a las inclemencias del tiempo, a lo pedregoso del suelo y a las dificultades para cualificar la vida cotidiana en las Malvinas, franceses, españoles y criollos buscaron generar un paisaje de mayor calidad.

Hemos señalado como los franceses colocaron en el punto de contacto con la costa campos de sembradío y próxima a la Casa del Gobernador la traza de un jardín. Esta situación no obviaba la desesperanza del Teniente del Rey francés cuando narraba que la tierra no producía cosa alguna *“no obstante de haber plantado y sembrado diferentes árboles silvestres”* que habían traído desde Tierra del Fuego. La huerta que habían cuidado con esmero solo les había favorecido con coles y rábanos en esta primera intentona. Posteriormente en el mismo asentamiento de Puerto Egmont, había viviendas que presentaban también un jardín. El plano español de la casa del Gobernador de 1801 mostraba efectivamente una amplia superficie ajardinada en su entorno.

En tiempos de la vida argentina en Puerto Soledad el diario de la esposa de Vernet señalaba que el gobernador y sus ayudantes *“se ocupaban de construir un cercado con madera de Statenland para hacer un jardín delante de la casa, sobre la barranca que cae al mar”*.¹⁰² A la vez que señalaba como en la propia isla *“Los campos se cubrían de hermosas flores de múltiples colores”*. *“La frutilla silvestre pone también su nota de simpatía”*.¹⁰³ Las plantaciones de legumbres y frutas fueron una preocupación constante para asegurar un abasto mínimo. Sabemos que Vernet plantaba papas chilenas y alverjas y que había traído de Buenos Aires un jardinero alemán, que había

trabajado en la quinta de Holmberg y que armaría otra similar con sembrados de hortalizas y flores. En la quinta también se realizaban experimentos con algas secas para proteger las especies más delicadas.

El deseo de disponer un sitio de paseo estructurado llevó el 30 de octubre de 1829 a Vernet y sus capitanes a delinear y plantar una Alameda con árboles, *“desde la casa hasta el arroyo del puente y formar así una calle espaciosa”*.¹⁰⁴ La voluntad de permanencia y apostar a la calidad de vida aun en condiciones límites muestra la intencionalidad de consolidarse y progresar de estos, los primeros y legítimos habitantes de las islas Malvinas.



Plano de relevamiento que hacen los españoles en Lo que fue Puerto Egmont y señalan los huertos y jardines que tenían las casas. 1774

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET



El viaje pintoresco de Dumont D'Urville
en 1841 con referencia a las Malvinas

Notas

102. Plager, Silvia - Fraga Vidal, Elsa. *Nostalgias de Malvinas*. Op.cit.. Pág. 104.
103. Montarce Lastra, Antonio. *Redención de la Soberanía*. Op.cit. Pág. 59.
104. Plager, Silvia - Fraga Vidal, Elsa. *Nostalgias de Malvinas*. Op. Cit. Pág. 59.

34.

LA VIDA COTIDIANA Y LAS FIESTAS EN MALVINAS (1764-1833)

Si las rutinas de las labores del asentamiento, construcción de los edificios y viviendas, el trabajo del labrador y de los artesanos ocupaba la tarea cotidiana de la vida en las Malvinas, no habrían de faltar las fiestas propias, las conmemoraciones y la búsqueda de diversión de los variados grupos étnicos y sociales que convivieron en estos años en las islas. Los regocijos oficiales de los gestos patrióticos se festejaban con los 21 cañonazos de las salvas de artillería que Bougainville practicó en su acto fundacional y lo propio haría Vernet en el suyo 65 años más tarde.



La casa que construye Luis Vernet y donde lo visitaría Darwin y Fitz Roy ponderando su biblioteca y el piano que tocaba su esposa

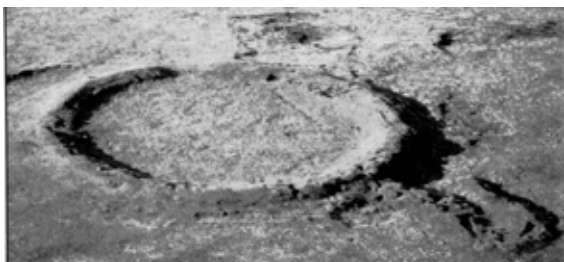
Los españoles adeptos fervorosos a los rituales festivos no desaprovechaban oportunidad en festejar los recambios reales y podemos recordar especialmente los festejos del ascenso de Carlos IV al trono en 1789. En la oportunidad, entre el Cuartel de la marina y la casa del Gobernador español se colocó un tablado con 20 arcos con escaleras y pasamanos, decorado todo con un retrato del Rey y ornamentos que pertenecían a la capilla de la isla.¹⁰⁵ En la oportunidad hubo corridas

de toros mostrando la euforia de un recambio monárquico que sin embargo no tendría buen final.



María Sáez de Vernet, redactó el diario de la vida cotidiana en las Malvinas

La representación de Comedias era también bastante habitual y en una oportunidad utilizaron las indumentarias religiosas y telas del templo para confeccionar vestidos, lo que motivaría la queja del capellán por lo que consideraba una afrenta. Sin embargo, el gusto por las comedias estaba muy arraigado e inclusive un mercedario paraguayo el Padre Juan José Pérez escribió en las Malvinas una obra en 1791 que remitió al Virrey Arredondo. La obra se titulaba muy barrocamente *Comedia mística y moral. Engaños y desengaños del Hombre y el Amparo de María*. Dudamos bastante de su éxito si efectivamente logró representarse en las islas. El Virrey prometió leerla cuando tuviera tiempo.¹⁰⁶



Corral redondo de ganado en la zona de Puerto Luis como los que diseñara Vernet

Las festividades religiosas, tanto las patronales como las originadas en acontecimientos puntuales también adquirían el marco lúdico adecuado. El solemne Te Deum en las juras de lealtad a Carlos IV y a Fernando VII, competía con la misa de Acción de Gracias realizada en 1801 para la inauguración de la nueva capilla y acompañaban a los rituales procesionales en conmemoración de la Virgen de la Soledad.

Posteriormente con la llegada de los argentinos, los criollos, gauchos, indios y negros, la vida del poblado malvinero fue adquiriendo otros tonos. La esposa de Vernet recuerda que el “2 de agosto hubo fiesta de negros con asado con cuero. Los negros hacen gala de sus mejores ropas y bailaron y gritaron hasta las doce de la noche en que se les ordenó callar”. Pero igualmente los negros seguían haciendo fiestas todos los domingos.¹⁰⁷

Un acontecimiento especial fue el primer casamiento en Malvinas. Antonio, natural del Brasil y capataz de los negros, casó con Marta, costurera, que era de África. El Gobernador Vernet “ha dispuesto para el matrimonio una de las nuevas casas de huéspedes, cercana a la vivienda principal” y “ambos contrayentes firmaron un Acta por la que también se comprometían a formalizar el matrimonio ante la Iglesia católica cuando fueran a Buenos Aires”.¹⁰⁸ Al no haber un sacerdote en la isla y no existir un registro civil de matrimonios, las uniones a través de la Iglesia eran las oficiales.

No faltarían también conflictos como el que narra María Sáez cuando el 23 de agosto de 1829 “las familias alemanas dieron un baile a los

criollos”. En la oportunidad uno de los criollos de Buenos Aires estaba ebrio y con un arma cargada fue aprehendido y colocado “en una pieza que sirve de cárcel”. Otro de los entretenimientos frecuentes eran las carreras “cuadreras” de caballos donde habitualmente el cuñado de Vernet, Loreto Saéz, competía con el inglés Guillermo Dickson.

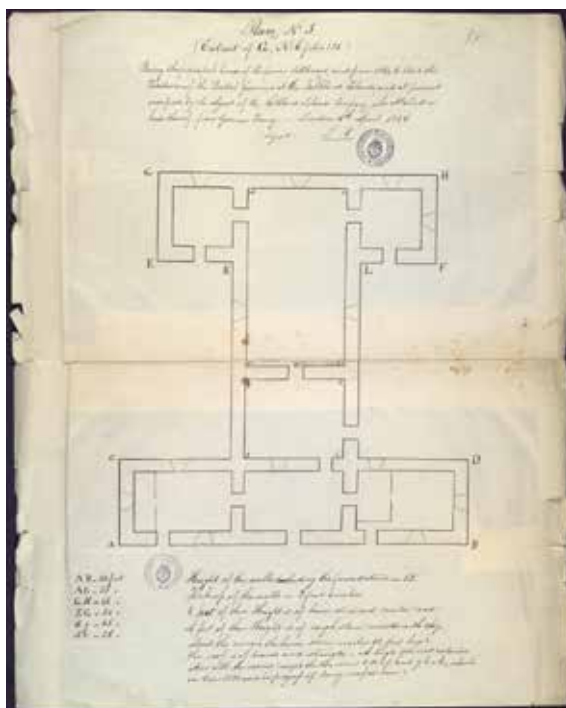


Lobo Marino de las Malvinas documentado en 1835

La casa del Gobernador había habilitado también un espacio para la fiesta. La esposa de Vernet lo recordaba: “El recinto es espacioso, de piedra, el techo es de paja y chapa, las paredes se visten con anaqueles de madera oscura repletos de libros que muestran sus lomos multicolores y letras doradas. La chimenea está en una esquina y en ella chisporrotea una leña fragante. En el centro del salón dos mesas largas que hicieron en Malvinas con madera de Stateland”.¹⁰⁹ Serían justamente estas estanterías de la Biblioteca de Vernet las que llamarían poderosamente la atención a Fitz Roy y Darwin en su visita. El salón tenía unos grandes ventanales mirando a la bahía por donde ingresaban los buques.



Según los viajeros de comienzos del siglo XIX se mantenía la caza y la pesca como actividad económica



La casa de gobierno de Vernet fue utilizada por el gobernador inglés entre 1833 y 1844, según deja constancia el propio Vernet

Esta Casa de Gobierno era la que los españoles habían construido en 1807 de altos, con paredes de cal y canto y que según el cronista “reunía todas las comodidades necesarias”. “Poseía una gran Sala provista de chimenea francesa, a la que convergía el despacho u oficina del gobierno, el comedor y la puerta del pasillo de la entrada principal”.¹¹⁰ El 20 de junio de 1829 habían desencajonado el piano, instrumento musical que habría de dar tono a la colonia como a las casas que lo poseían en Buenos Aires.



Vista de Puerto Luis hacia 1840 según Langdon

Narraba Fitz Roy: “El Gobernador Luis Vernet me recibió con cordialidad. Posee una gran ilustración y habla varios idiomas. Su casa es una construcción larga y baja, de un solo piso, con gruesos muros de piedra. Encontré en ella una buena biblioteca compuesta de obras españolas, alemanas e inglesas. Una alegre conversación amenizó la comida a la cual asistieron el Gobernador Vernet, su esposa y algunos convidados. Por la noche hubo música, canto y baile. En la habitación había un gran piano: la Señora Vernet, una bonaerense, nos dejó oír su excelente voz que sonaba no poco a extraño en las Malvinas, donde sólo esperábamos encontrar algunos loberos”.¹¹¹ Un reconocimiento evidente a un modo de vida más urbana que la de un mero campamento.

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET



Campamento de los naufragos del barco Urania en las Malvinas. 1820

Notas

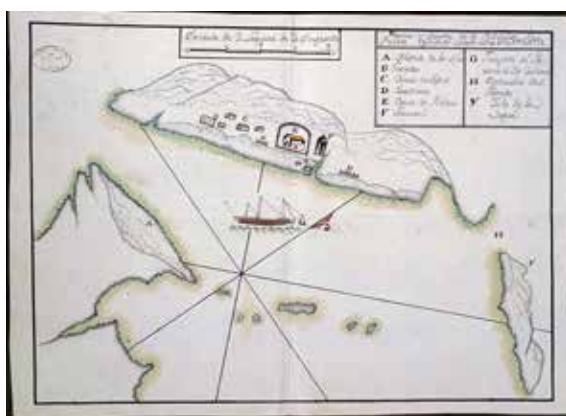
105. Caillet Bois, Ricardo. *Las islas Malvinas*. Op cit. Pág. 169.
106. Brunet, José. “La iglesia en las Malvinas durante el período hispano”. Op. Cit. Pág. 26.
107. Montarce Lastra, Antonio. *Redención de la Soberanía*. Op.Cit.. Pág. 44 y 138.
108. Montarce Lastra, Antonio. *Redención de la Soberanía*. Op. Cit. Pág. 155.
109. Plager, Silvia - Fraga Vidal, Elsa. *Nostalgias de Malvinas*. Op.Cit. Pág. 134.
110. Montarce Lastra, Antonio. *Redención de la Soberanía*. Op. Cit. Pág. 52.
111. Fitz Roy, Robert. *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America, and the Beagle's circumnavigation of the globe. Proceedings of the second expedition, 1831-36, under the command of Captain Robert Fitz-Roy, R.N. London, 1839, Volume II, Proceedings of the Second Expedition, 1831-1836, under the command of Captain Robert Fitz-Roy, R.N.* Pág. 266-267.

35.

EL POBLAMIENTO DE LAS MALVINAS VISTO EN LA PERSPECTIVA DEL SIGLO XVIII

Bougainville planteaba la mirada francesa como un avance sobre territorios no ocupados y que, mediante el Pacto de Familia de los Borbones entre Francia y España, pudiera la ocupación de las Malvinas servir de una “barrera” a los intentos de intrusión de otras potencias marítimas, entre ellas predominantemente Gran Bretaña. Estimaba se pudiera así intentar controlar el tránsito entre el Atlántico Sur y el Pacífico y además servir de refugio a barcos con problemas de navegación y abastecimiento.

La veía también como una Colonia de Comercio integrada por su recientemente formada Compañía Saint Malo, instalando en ella una gran cantidad de colonos que la hicieran producir y construyeran un fuerte para defenderla. Para ello pensaba mandar a las Malvinas no menos de cien operarios, dos Ingenieros, dos oficiales, dos sargentos y veinte artilleros que, junto con tres Compañías de Infantería harían los trabajos necesarios para el nuevo poblado.



Forma de asentamiento disperso que caracteriza la organización de los caseríos



Cartografía de Lapie realizada en 1828 señala la existencia de Puerto Soledad y no registra presencia inglesa alguna

Pensaba que el terreno de las Malvinas abastecería *“la piedra de toda especie, tierra propia para la fábrica de ladrillos y tejas y pizarras”*. Señalaba que *“en el primer envío de Europa se habrá de enviar fierro en planchuela y cantidad de útiles de todos los géneros, vitres a los menos para cien tiendas y demás objetos que se juzguen necesarios para el establecimiento”*. Habrían de llevar en dos embarcaciones ganado desde el Río de la Plata, previendo otra embarcación que al Estrecho de Magallanes transportara un *“destacamento de leñadores y carpinteros que durante los primeros inviernos se ocupen únicamente de derribar maderas de todas las magnitudes y de carboneros que fabriquen carbón”* para abastecer a las islas.

Así se suponía que *“en el principio no habrá en las Islas Malvinas más de 300 o 400 hombres y que deberían suministrarles desde el Río de la Plata los víveres necesarios”* con lo que se evidencia la intencionalidad de una tarea compartida entre Francia y España como surge de la correspondencia entre el Embajador de Francia en España Sr. Ossun con el Marqués de Grimaldi que llevaba las relaciones internacionales de España en esta fase.¹¹² Sabemos de todos modos como el esfuerzo colonizador comenzaría con la forma de un “campamento” hasta que la llegada de la madera de construcción extraída de Tierra del Fuego permitiese la consolidación urbana.

También es importante remarcar, como apunta el cronista Pernety, que la primera obra concretada fue el Fuerte de San Louis y que una vez instalados los cañones se inauguró con un Te Deum. Una placa francesa, colocada seguramente por el religioso recogía la emoción del momento fundacional *“Conamur tenues grandia”* (Aunque pequeños emprendemos grandes cosas).¹¹³

Luego del reconocimiento francés de la soberanía española, en el mes de julio de 1766 la corte de Madrid comenzó a tratar los aspectos prácticos de la ocupación de las islas Malvinas.¹¹⁴ El 11 de julio de 1766 el Marqués de Grimaldi al hacer referencia de que a la brevedad ocuparían el asentamiento formado por Bougainville en Puerto Luis decía tener preparada en el Ferrol una fragata y disponía llevar para el poblamiento español 60 hombres con sus oficiales, buscando llevar soldados casados para asegurar el afincamiento. Manifestaba *“irán también un Gobernador de talento político y militar: un Ingeniero: uno o dos oficiales de artillería y veinte artilleros, los más operarios que pueda juntar en La Coruña y el Ferrol: dos capellanes: dos cirujanos y veinte a veinte y cinco familias”*.¹¹⁵

Simultáneamente un espía informaba al Príncipe de Masserano, Embajador español en Londres y éste transmitía a Grimaldi que

los ingleses tenían previsto formar un asentamiento en las Malvinas (Puerto Egmont). El informante decía que saldría el buque *El Delfín* con dos transportes *“que llevan víveres para ocho meses, mucha pólvora, artillería, ladrillo y madera ya cortada para hacer un fuerte y fabricar almacenes en Falkland”*.¹¹⁶

En realidad, la expedición que comienza esta avanzada británica es la de Byron que parte de Río de Janeiro en octubre de 1764 y que planta su bandera en las Malvinas en enero de 1765 un año después del asentamiento francés. El asentamiento inglés recién se habrá de realizar por el capitán Mc Bride de la nave *Jason* en enero de 1766, es decir un año más tarde y Mac Bride descubriría a Puerto Luis en diciembre de 1766.



Historia de Federico Lacroix sobre Patagonia, Tierra del Fuego y Malvinas. 1841

En otra carta el Embajador Masserano detalla que el 5 de noviembre de 1765 había salido de Plymouth un barco *Experiment* “teniendo a bordo muchas municiones navales y de guerra y maderas para fabricar un fuerte capaz de montar 24 cañones”. Este barco tenía órdenes de juntarse en febrero de 1766 con el buque *El Delfín* que ya había estado en las Malvinas y que había dejado señales de posesión para que ellos hicieran su asentamiento que armaron provisoriamente con tiendas para bajar en ellas los víveres en marzo. En abril el *Experiment* recibió orden de regresar a Europa “dejando hecho el Fuerte y trazado un almacén con mástiles, cordaje, velamen, pólvora y todo género de provisiones”.¹¹⁷

El asentamiento inglés en Puerto Egmont no parecía tener una ubicación privilegiada. Lacroix reconocía en el siglo XIX que “El sitio en que se fundó la ciudad fue muy mal escogido según se ve por las ruinas que ocupan el reverso meridional de una alta montaña. Los jardines debían hallarse al oeste de manera que estaban privados de sol durante la mayor parte del día”.¹¹⁸

Aquí se vislumbrará también un tema central sobre estas presencias activas en las Malvinas en el período 1767-1769 en que coincidieron españoles y británicos en las islas, más allá de los reclamos diplomáticos iniciados en 1766. Los españoles, siguiendo el planteo original de los franceses, se preocupaban por organizar un poblamiento estable en el tiempo, mientras que los británicos solamente radicaban allí una guarnición militar sin la presencia de colonos y con cultivos (huertas en realidad más que “jardines”) que atendían solamente al mantenimiento de las tropas y oficiales. Es decir, un reducto militar sin una actividad productiva que apuntara en el futuro a la formación de una ciudad.

Por su parte los españoles tienen que armar los contingentes de pobladores con hombres procedentes de España y también del Río de la Plata. En Octubre de 1766 al nuevo Gobernador Ruiz Puente se le sugería

un destacamento de 20 soldados procedentes de Buenos Aires “como acostumbrados a casi igual clima y si lo apeteciesen los casados lleven a sus familias”. Buscaba labradores para los sembradíos y pastores para cuidar el ganado, así como religiosos que se ocupasen del “pasto espiritual” en las Malvinas y eventuales misiones de indios en el Estrecho de Magallanes.¹¹⁹

Finalmente cuando los españoles se hacen cargo del antiguo Puerto Luis de los franceses y lo denominan Puerto Soledad señala el Gobernador Ruiz Puente en 1768 que “La Colonia consiste en 27 Barracas o Chozas, entre grandes y pequeñas cubiertas de cuero, lonas viejas y paja, y en este número se comprende la separación de viviendas, una capilla, 4 almacenes, un hospital dos herrerías, dos hornos, un obrador de curtir y los Cuarteles sin que apenas basten estos edificios a resguardarse del viento”.¹²⁰ Cabe señalar que en esta descripción se está contabilizando aquellas construcciones que dejaron los franceses más algunas nuevas que hicieron los españoles como el Hospital y la Capilla.

Podemos en concreto visualizar que el poblamiento organizado por franceses, británicos y españoles tuvo en todos los casos un fuerte componente militar, aunque la expedición francesa y los españoles apuntaron rápidamente a actividades agrícolas, ganaderas y de pesca y caza de lobos marinos. Esta última era una actividad que aparentemente se siguió haciendo en las islas por parte de flotas de diversos países, pero la actitud de poblar y permanecer la tuvieron los españoles hasta 1811 y la continuaron los argentinos hasta 1833, cuando fueron expulsados por la fuerza.

Los franceses abandonaron las Malvinas cediendo su espacio a los españoles y luego los británicos también las abandonaron definitivamente en 1774 cuando tenían como población 18 marineros, 23 soldados de marina, el Comandante William Clayton y algunos oficiales. En concreto ningún colono.¹²¹

El Capitán Fitz Roy, que había visitado la colonia el año anterior y volvió a hacerlo en marzo de 1833 cuando ya Gran Bretaña había ocupado las islas describe téticamente como quedó convertido el lugar en que estaba la alegre aldehuela, encontrando solo ranchos y casuchas de piedra semiderruidas y uno que otro ser humano de aspecto miserable.

Decía Fitz Roy *“la colonia, fundada por el sr, Vernet estaba teniendo éxito, antes de su ruina dura e innecesaria por el Capitán Silas Duncan, voy a dar un extracto de una carta recibida de un oficial hermano que visitó Port Louis”*... *“El número total de personas en la isla consistía en cerca de un centenar, incluidos veinte y cinco gauchos y cinco indios. Había dos familias holandeses (las mujeres ordeñaban las vacas y hacían mantequilla), dos o tres ingleses, una familia alemana y el resto eran españoles y portugueses”*... *“Los gauchos eran principalmente hombres de Buenos Aires, pero su capataz era un francés. Tal era el estado del asentamiento de Vernet, unos meses antes de la visita del Lexington”*. Narraba además *“Fui a Port Louis, pero quedé realmente decepcionado. En lugar de la pequeña aldea alegre que esperaba encontrar, vi unas casas de piedra medio arruinadas, algunas chozas dispersas construidas con turba, dos o tres elementos de cocina, algún terreno quebrado donde había jardines y unas pocas coles o papas largas, algunos caballos y vacas, y aquí y allá seres humanos con aspecto miserable, desperdigados en el primer plano de un paisaje de nubes oscuras, colinas de cimas irregulares y un páramo agreste y yermo que llenaba la distancia”*.¹²²



Los restos de Port Luis según viajeros de 1841

Darwin también lo recuerda; *“10 al domingo 17 - Este es uno de los lugares más tranquilos que hemos estado nunca. - Casi todas las naves se han ido, y no un evento ha ocurrido durante toda la semana: Los barcos están empleados en la topografía. - Me acerqué un día a la ciudad, que consiste en una media docena de casas lanzadas al azar en diferentes lugares. - En la época de los antiguos españoles, cuando era un Botany Bay para Buenos Aires, estaba en una condición mucho más floreciente”*.¹²³

Así, los británicos regresarían para expulsar a los habitantes que habían mantenido la vida en las Malvinas desde 1764 a 1833. Ocuparían Puerto Soledad hasta 1844 y luego destruirían todo, dejando solamente ruinas emergentes que se verían en remanentes arqueológicos un siglo más tarde.¹²⁴

Arquitecto Ramón Gutiérrez.
CONICET

Notas

112. Caillet Bois, Ricardo. *Colección de Documentos relativos a la historia de las islas Malvinas*. Op.Cit.Tomo I. Págs. 167-169. Documentos procedentes del Archivo General de Indias de Sevilla. Audiencia de Buenos Aires. Legajo 552. Carta del 9 de mayo

de 1766.

113. Pernety, Dom Antoine-Joseph. Histoire d'un voyage aux isles Malouines, fait en 1763 & 1764 Op. Cit.

114. A.G.I, Buenos Aires, 552, fs. 27-32v. Extracto de secretaría del 9 de mayo de 1766 resumiendo el escrito de Bougainville. A continuación, la exposición al rey en consejo, y la aprobación fechada el 9 de julio de 1766.

115. Caillet Bois, Ricardo. *Colección de Documentos relativos a la historia de las islas Malvinas*. Op. Cit. Tomo I. Pág. 207. Documento procedente del Archivo General de Simancas. Sección Estado. Legajo 6957. Carta firmada en Aranjuez el 11 de julio de 1766.

116. Caillet Bois, Ricardo. *Colección de Documentos relativos a la historia de las islas Malvinas*. Op. Cit. Tomo I, Pág. 208. Documento procedente del Archivo General de Simancas. Sección Estado. Legajo 6961. Carta de Masserano a Grimaldi, Londres 25 de julio de 1766.

117. Caillet Bois, Ricardo. *Colección de Documentos relativos a la historia de las islas Malvinas*. Op. Cit. Pág. 227. Documento procedente del Archivo General de Indias. Indiferente General 412. Informe que acompaña la Carta de Londres del 8 de agosto de 1766.

118. Lacroix, Federico. *Historia de la Patagonia, Tierra del Fuego e Islas Malvinas*, por Mr. F. L. de la Isla de Francia. Barcelona. Imprenta del Liberal barcelonés. 1841. Págs. 63-64.

119. Caillet Bois, Ricardo. *Colección de Documentos relativos a la historia de las islas Malvinas*. Op. Cit. Tomo II. Pág. 50. Documento procedente del Archivo General de Indias. Audiencia de Buenos Aires. Legajo 552. Carta fechada en San Ildefonso el 3 de octubre de 1766.

120. Caillet Bois, Ricardo. *Colección de Documentos relativos a la historia de las islas Malvinas*. Op. Cit. Tomo II, Pág. 225. Documento procedente del Archivo General de Indias. Audiencia de Buenos Aires. Legajo 412. Disposiciones tomadas por el Gobierno español respecto de Malvinas. 1766-69.

121. Groussac, Paul. *Las islas Malvinas*. Buenos Aires. Comisión Protectora de Bibliotecas Populares. 1936. Pág. 138.

122. Fitz Roy, Robert. *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America and the Beagle's circumnavigation of the globe. Proceedings of the second expedition. 1831-1836, under the command of Captain Robert Fitz Roy*. R.N. London. 1839. Volume II. Págs. 266-267 y 271-272.

123. Darwin, Charles. *Journal de Bord (Diary) du voyage du Beagle. 1831-1836*, Edition: Slatkine. Pág. 146.

124. Moreno, Juan Carlos. *Nuestras Malvinas*. Buenos Aires. Ed. Patagonia. 1939. Pág. 179.

ARCHIVOS Y BIBLIOTECAS CONSULTADOS

AGN. Archivo de la Nación Argentina. Buenos Aires

AMRECIC. Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. Buenos Aires. Argentina.

BN. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. Buenos Aires. Argentina

AANH. Archivo de la Academia Nacional de la Historia. Buenos Aires. Argentina

MN. Museo Naval de la Nación. Tigre. Argentina

AGA. Archivo General de la Armada. Buenos Aires. Argentina

MM. Museo Mitre. Buenos Aires. Argentina

DEHN. Departamento de Estudios Históricos Navales

AGS. Archivo General de Simancas. España

AGI. Archivo General de Indias. Sevilla. España

AHN. Archivo Histórico Nacional. Madrid. España

MN. Museo Naval. Madrid. España

AHM. Archivo Histórico Militar. Madrid. España

AHM. Archivo Histórico de la Marina. Alvaro Bazán. Viso del Marqués. España

BNE. Biblioteca Nacional de España. Madrid

ABPR. Archivo y Biblioteca del Palacio Real. Madrid. España

BEH. Biblioteca de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos. CSIC. Sevilla. España

RAH. Real Academia de la Historia. Madrid. España

RABASF. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Madrid. España.

BN. Biblioteca Nacional del Brasil. Río de Janeiro.

CEDODAL. Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana. Buenos Aires Argentina

PRO. Public Record Office. The National Archives. Kew. Richmond. West London. Gran Bretaña.

AGRADECIMIENTOS

Este libro es el producto de un trabajo mancomunado entre los autores y la Secretaría de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. El resultado es una obra atractiva, documentada e ilustrativa de la arquitectura y el planeamiento en las Islas Malvinas. Ese trabajo conjunto constituye un valioso aporte a la historia de Malvinas y nuestra presencia en ellas. Una historia que fue hecha por hombres y mujeres con vocación de asentarse en las intensidades del territorio nacional.

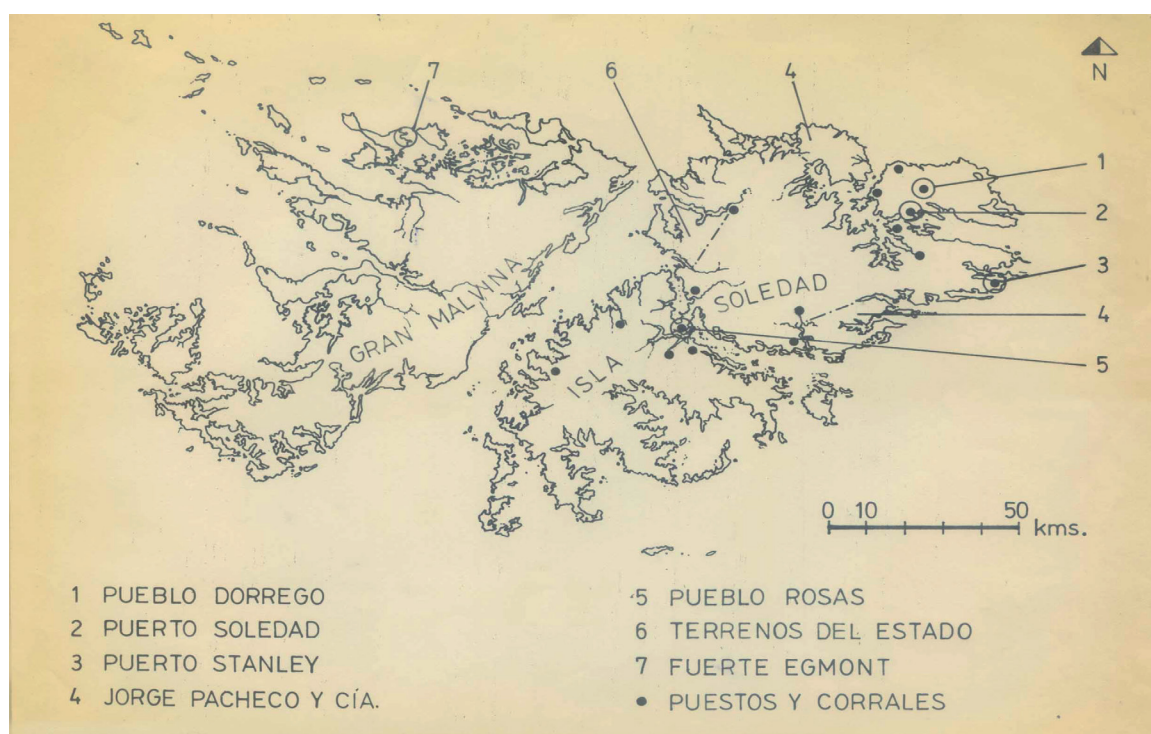
Colaboraron para la realización de este libro además de los autores de los diversos temas, las siguientes personas que apoyaron la realización de la investigación, facilitaron documentación y trabajaron de diferentes maneras en la concreción de la obra: Carlos Balmaceda, Carlos Dellepiane Cálcena, Oscar De Masi, Magdalena Faillace, María de los Ángeles Fernández Valle, Javier Esteban Figueroa, Juan Eduardo Fleming, Mariana Gallardo, Gabriela Gaona, Margarita Gibbons, Rodrigo Gutiérrez Viñuales, María Teresa Maffei, Susana Mendigochea, Gabriela Mirande, Katherine Mora, Guillermo Andrés Oyarzábal, Julieta Pestarino, Lucía Rud, Liliana Salomone y Roberto Vega.

Por parte de la Secretaría de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur colaboraron los miembros del Consejo Consultivo sobre Temas Vinculados al Atlántico Sur: Embajadores Osvaldo Mársico, Eduardo Airaldi, Silva Meregá, Federico Mirré, María Fernanda Cañas y el Ministro Gustavo Bobrik, su Coordinador, Ministro José Luis Fernández Valoni, y su equipo de historiadores y archivistas, Verónica Fernández Armesto, Flavio Colina, Manuel Lamela Barone y Alain Beraud, y Uriel Ulrich, asesor de la Secretaría.

Un especial recordatorio debemos hacer de nuestros amigos y colaboradores Alberto De Paula, Raúl Gómez Crespo y Rafael Saiegh ya desaparecidos.

Esta publicación, realizada conjuntamente por la Organización de Estados Iberoamericanos y el Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana, con el apoyo del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina, conjuga la historia con la cotidianeidad humana en las Islas Malvinas. Realizada en el marco de la celebración del bicentenario del primer izamiento de la bandera argentina en Malvinas el 6 de noviembre de 1820, viene a echar luz sobre algunos aspectos poco conocidos: la arquitectura, el planeamiento urbano y territorial y la vida de los hombres y las mujeres que habitaron en ellas desde 1764 hasta 1833.

“Lo que no se conoce no se quiere y lo que no se quiere no se defiende”. Este libro, en cuyas páginas podemos comprender la profunda humanidad que encerraron aquellos sucesos pasados, constituye una enorme contribución a un mejor conocimiento de las Islas Malvinas y su historia.



Plano de las islas Malvinas confeccionado por Alberto De Paula con la localización de los diversos asentamientos incluyendo los pueblos que comienza a formar Vernet en Pueblo Dorrego y Pueblo Rosas, así como diversos puestos y corrales ganaderos. Documentos de Arquitectura Nacional N° 1. Departamento de Historia de la Arquitectura. Universidad Nacional del Nordeste. Resistencia. 1973.

ISBN 978-987-86-7220-5



9 789878 167220 5