

HISTORIA 396  
ISSN 0719-0719  
E-ISSN 0719-7969  
VOL 14  
N°1 - 2024  
[129-168]

## DEFENDER CON FUERZA PARA EVITAR LA GUERRA. EL CONFLICTO ANGLAESPAÑOL POR PUERTO EGMONT (ISLAS MALVINAS). ENTRE ESPACIOS CORTESANOS Y CAMPAÑAS MILITARES, 1765-1770

*DEFENDING WITH FORCE TO AVOID WAR.  
THE ANGLO-SPANISH CONFLICT OVER PORT EGMONT  
(MALVINAS ISLANDS) BETWEEN COURTLY SPACES AND  
MILITARY CAMPAIGNS, 1765-1770*

**Darío G. Barriera**

Universidad Nacional del Rosario, Argentina  
dgbarriera@yahoo.com.ar

### Resumen

El 10 de junio de 1770 una expedición comandada por Juan Ignacio de Madariaga expulsó la cabecera que los británicos habían establecido en 1765 sobre la costa de una isla en el lado occidental del archipiélago de Malvinas. El sitio -Puerto Egmont para los británicos, puerto de la Cruzada para los españoles- estaba al cuidado de William Maltby (en tierra) y de George Farmer (sobre la fragata *Favourite*). Madariaga consiguió en pocos días lo que no habían logrado sus predecesores durante el año y medio anterior. Su victoria, además, significó un giro decisivo para las conversaciones cortesanas, de las cuales quedaban definitivamente fuera los rumores y la especulación. Este artículo aborda las diferencias de organización y contexto entre esta expedición y sus predecesoras, así como las particularidades que supuso en este caso la exhibición de fuerza vertida en el terreno por una operación que debía conseguir su objetivo evitando provocar una nueva guerra entre España y Gran Bretaña, potencias que -junto a Francia- estaban disputándose espacios clave de la circulación oceánica en varios puntos del globo.

**Palabras clave:** Atlántico sur; Puerto Egmont; conflictos globales; imperio; siglo XVIII; Inglaterra; Buenos Aires.

### Abstract

On June 10, 1770, an expedition commanded by Juan Ignacio de Madariaga expelled the head that the British had established in 1765 on the coast of an island on the western side of the Malvinas archipelago. The site -Puerto Egmont for the British, port of the Crusade for the Spanish- was under the care of William Maltby (on land) and George Farmer (on the frigate *Favourite*). Madariaga achieved in a few days what his predecessors had not achieved during the previous year and a half. His victory, moreover, meant a decisive turning point for courtly conversations, from which rumors and speculation were definitively excluded. This article deals with the differences in organization and context between this expedition and its predecessors, as well as the particularities of the exhibition of force in the field for an operation that had to achieve its objective without provoking a new war between Spain and Great Britain, powers that -together with France- were disputing key spaces of oceanic circulation in several points of the globe.

**Keywords:** Trade South Atlantic; Port Egmont; conflicts; empire; 18th century; England; Buenos Aires.

### INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

En enero de 1765, durante su viaje de circunnavegación, el comodoro John Byron, uno de los pocos sobrevivientes del naufragio del H.M.S. *Wager* en el cabo de Hornos durante 1741<sup>2</sup>, encontró abrigo en una isla al este de las Sebaldinas, antesala occidental del archipiélago malvinense. Durante su incursión, señaló y nombró el lugar como Puerto Egmont. A comienzos de enero del año siguiente, otra pequeña expedición al mando de John Mc Bride

- 
- 1 Este artículo es tributario de dos proyectos bajo mi dirección: PIP-CONICET 0765, "De la percepción del paisaje al equipamiento político del territorio. El Atlántico Sur, la región del corredor bioceánico y Malvinas como espacio de disputas interimperiales en la configuración de un orden mundial (siglos XVI-XVIII)" y "Gobernar islas: territorios, recursos y saberes de las sociedades insulares de la monarquía hispánica (Ss.XVI-XIX)-(GITERE-HI)" radicado en la Casa de Velázquez (España) y socio del Programa GOUVÍLES. Agradezco enormemente el aporte de los réferis anónimos de la revista, de su editora y también de Germán Soprano, quienes -con sus críticas y comentarios- consiguieron que algunos aspectos mejoraran. Los que permanecen en deuda, así como los errores que pudiera contener el artículo, son desde luego de mi entera responsabilidad.
  - 2 "La fragata *Wager*, al mando del capitán David Cheap, fue vista por última vez en el Mar del Sur el 24 de abril de 1741". Channing Eberhard, Carmen. "El naufragio de la H.M.S. *Wager* (1741): sus fuentes, ediciones y valor histórico." *Historia 396*, Vol. 8, N°1, 2018, pp. 31-58, p. 35, citando a Vázquez de Acuña, Isidoro. *Historia naval del reino de Chile. 1520-1826*. Santiago, Compañía Sudamericana de Vapores S.A., 2004, pp. 262-263.

estableció un fortín en la zona señalada por Byron. Puerto Egmont (*Port de la Croissade* para los franceses, Puerto de la Cruzada o de Santa Catalina para los españoles), era un punto costero de la isla de Saunders (Trinidad para los españoles) parte del archipiélago occidental de las Malvinas, frente a la isla Vigía (Keppel).

Byron, que partió de Gran Bretaña antes de que los franceses se establecieran en Port Louis, fue avistado por embarcaciones francesas cuando estuvo en la zona del Estrecho; Mc Bride, un año más tarde, no ignoraba que Francia había establecido una colonia en la isla grande oriental (actual isla Soledad) en 1764. Cuando la expedición francesa comandada por Louis-Antoine de Bougainville identificó la incursión británica, la comunicó a su Corte de inmediato<sup>3</sup>. En la corte británica tampoco se ignoraba que la colonia iba a ser transferida al rey español en 1766, lo que era completamente esperable a causa de los pactos que los soberanos de la familia de Borbón habían suscrito en nombre de ambas coronas<sup>4</sup>.

---

3 Sobre la colonización francesa de las islas, véase a Saiegh, Rafael. *Francia en las islas Malvinas*. Buenos Aires, Emecé, 2005. El contacto visual entre la expedición de Bougainville y las tres embarcaciones de Byron está consignado en las memorias de Bougainville, y se dio en el cabo San Gregorio, cerca de Puerto del Hambre, el 16 de febrero de 1765.

4 Sobre todo del tercero y último, también llamado Tratado de París, firmado entre España y Francia el 15 de agosto de 1761, que fue objeto de una ampliación en lo que concierne a navegación y comercio marítimo en 1768. Archivo Histórico Nacional, Madrid (en adelante AHN), Estado, 3372, Exp. 4 y 5; AHN, Estado, 3397, Exp. 1 y 2. Sobre el mismo, cfr. el clásico trabajo de Palacio Atard, Vicente. *El Tercer Pacto de Familia*, Madrid, CSIC, 1945 y Ozanam, Didier. "Les origines du troisième pacte de famille (1761)". *Revue d'Histoire diplomatique*, N°4, 1961, pp. 307-340.

Egmont y Rochford, en diferentes momentos pero siempre en comunicaciones oficiales, se muestran ignorante el primero y sorprendido el segundo respecto de la existencia del establecimiento francés (Egmont a Grafton, 20 de julio de 1765, en Goebel, Julius. *La pugna por las islas Malvinas. Un estudio de la historia legal y diplomática*. Buenos Aires, Municipalidad, 1983 [edición facsimilar de la de 1951], p. 267; Lord Rochford al conde de Shelburne, en Caillet-Bois, Ricardo. *Colección de documentos relativos a la Historia de las Islas Malvinas*. Vol. II. Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 1961, p. 258. Goebel cree que esta "ignorancia confesa" resulta "extraordinaria teniendo en cuenta el perfeccionado sistema de espionaje que existía en esa época". Goebel, *La pugna*, p. 269.

Imagen N°1. Localización de las islas Malvinas en Sudamérica<sup>5</sup>



5 Todos los mapas y gráficos en SIG que se publican en este artículo fueron realizados por el Lic. Pablo Suárez (ISHIR, CONICET-UNR), miembro del Laboratorio de Historias Conectadas (LAHISCO) y del Proyecto PIP 0765-CONICET.

Imagen N°2. Localización de los lugares mencionados en el archipiélago malvinense

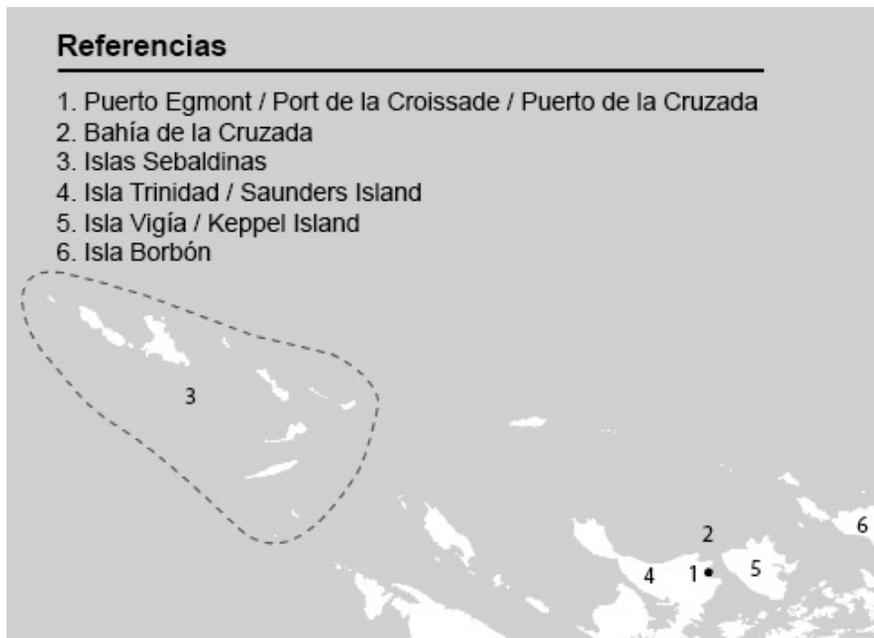


Imagen N°3. Mapa del noroeste del archipiélago, región islas Sebaldinas-Puerto Egmont



1. Puerto Egmont / Port de la Croissade / Puerto de la Cruzada
2. Bahía de la Cruzada
3. Islas Sebaldinas
4. Isla Trinidad / Saunders Island
5. Isla Vigía / Keppel Island
6. Puerto de la Soledad
7. Estrecho San Carlos

Tras recibir órdenes contradictorias desde las secretarías de Estado y de Marina, y apoyado sobre el trabajo de inteligencia hecho por los colonizadores franceses primero, por el gobierno español de Malvinas y por expediciones enviadas desde Montevideo después, el gobierno de Buenos Aires desalojó el asentamiento británico de Puerto Egmont. El 10 de junio de 1770, fuerzas al mando de Juan Ignacio de Madariaga, jefe de la División Naval de Montevideo -comandante de todas las fuerzas marítimas de la región-, expulsaron a los británicos que, instruidos por el Almirantazgo<sup>6</sup>, ocupaban una isla de los “dominios del rey católico” “sin su superior permiso”<sup>7</sup>.

La importancia de la costa atlántica patagónica para la conservación y defensa integral de la monarquía española en la segunda mitad del siglo XVIII ha sido señalada ya en muchas ocasiones<sup>8</sup>. Una de mis hipótesis de trabajo -que trataré de solventar apoyándome en fuentes que ofreceré conforme avanza el artículo- es que varios agentes involucrados en el gobierno de los territorios sudamericanos de la monarquía concebían que su defensa era una cuestión integral, y esto equivale a decir bioceánica. La otra hipótesis es que, si bien en el artículo hago foco sobre un punto muy preciso del archipiélago malvinense (Puerto Egmont, en la isla de la Trinidad), la región que integra el archipiélago junto con la costa este patagónica, el archipiélago fueguino y los pasajes bioceánicos adquirió una creciente relevancia estratégica después de los años 1740, cuando la Guerra del Asiento había vuelto muy peligroso el tránsito por el Caribe y, entre 1760 y 1770 (tras la guerra de los Siete Años), el Atlántico Sur se volvió un escenario sobre el cual, al menos tres monarquías imperiales (España, Francia y Gran Bretaña), consideraron relevante ensayar una ocupación y, en el caso de la española, defender lo que sostenía era parte de sus dominios. En un artículo anterior he examinado la secuencia de misiones armadas enviadas por la corona española sobre todo a Malvinas entre 1767 y 1770<sup>9</sup> así como los intercambios entre los agentes españoles y británicos en la

6 Las instrucciones secretas del secretario de estado Conway a Mc Bride (fechadas el 26 de septiembre de 1765) aparecen consignadas en Goebel, *La pugna*, p. 269.

7 Instrucciones del gobernador Ruiz Punte al teniente Mario Plata. Malvinas, 30 de noviembre de 1769. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Audiencia de Buenos Aires (en adelante BA), 552, f. 862-864. El título que se dio a Madariaga fue el de Mayor General de la Real Armada.

8 Recientemente, y aunque su interés se concentra en el período de Vértiz, un excelente resumen en Martín A. Gentinetta, “Contribuciones de las expediciones borbónicas al control y defensa del Atlántico Austral Patagónico a finales del siglo XVIII”. Favaro, Valentina; Merluzzi, Manfredi y Sabatini, Gaetano. *Fronteras. Procesos y prácticas de integración y conflictos entre Europa y América (siglos XVI-XX)*. Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2017, pp. 103-122. El autor ha afirmado -con toda razón- que la importancia de la “costa patagónica” en “la defensa de la integridad de la Monarquía contrastaba con lo poco que se sabía de la misma” (p. 103).

9 Barrera, Darío G. “Fronteras en el mar, conversaciones a través de la niebla: soberanías en disputa en el Atlántico Sur entre negociación, fuerza y derechos (notas sobre el desalojo de Puerto Egmont, Gran Malvina, junio de 1770)”. *Claves, Revista de Historia*, Vol. 7, N°13, 2021, pp. 63-100.

escena de combate durante 1770 para analizar el peso que tuvo en la resolución de este largo conflicto -ya que se extendió entre 1765 y 1774-, el uso de las pruebas de fuerza<sup>10</sup>. En este, trato de ampliar el conocimiento existente sobre el episodio bélico que originó la denominada "Crisis Diplomática por Malvinas"<sup>11</sup> enfatizando sobre las diferencias de preparación, armado y contexto entre la exitosa expedición de Madariaga y sus predecesoras, para analizar la aparente paradoja que supuso esa enorme campaña militar -destinada a conseguir el objetivo puntual del desalojo del establecimiento británico- a favor de la corona española. Al mismo tiempo, la empresa debía evitar a toda costa iniciar una nueva guerra con Gran Bretaña, que le disputaba dominios en varios frentes a la vez<sup>12</sup>. El artículo se encuadra legítimamente en estudios sobre la defensa de las provincias americanas de la monarquía española durante los últimos reinados borbónicos desde una perspectiva que conecta las aportaciones de la historia naval con las de la historia política.

## **EL PASADO RECIENTE DE UN CONFLICTO ENTRE MONARQUÍAS IMPERIALES (1740-1765)**

Partimos de una situación que es necesario tener presente desde el comienzo y que ilumina la secuencia en la que se inserta el breve proceso que aquí se analiza. Si bien entre 1764 y 1770 la zona era foco de tensión entre las tres monarquías imperiales -francesa, española y británica-, cuando se produjo el desalojo de puerto Egmont existía un precedente que se remontaba algo más de dos décadas atrás.

"Han aparecido recientemente datos que indican que Anson utilizó su cargo de lord comisario del Almirantazgo para impulsar una expedición complementaria a la suya al Mar del Sur en el primer año de la paz. En enero de 1749 informó a sus colegas del consejo del Almirantazgo de que el rey había accedido a enviar dos goletas de descubrimiento a las latitudes meridionales"<sup>13</sup>.

Estos preparativos de los que habla Ricardo Wall habían sido advertidos por Jorge Juan, quien estaba cumpliendo en Londres una misión reservada

---

10 Barriera, Darío G. *Historia y Justicia*. Buenos Aires, Prometeo, 2019, p. 661.

11 Goebel, *La pugna*, pp. 307-354.

12 Si bien el artículo pone el eje en un conflicto en particular, no se deja de tener presente el acecho por parte de diferentes tipos de embarcaciones británicas en diferentes territorios y circuitos marítimos, fenómeno que se fortalece y profundiza desde la década de 1740. Remito al excelente libro de Williams, Glyn. *El mejor botín de todos los océanos*. Barcelona, Océano, 2002.

13 Wall a Carvajal, 17 de abril de 1749. AHN, Estado, 4277, 2, citado en Téllez Alarcía, Diego. D. *Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2008, p. 138.

encargada por el marqués de la Ensenada<sup>14</sup>. Fue el propio Wall, sin embargo, quien reclamó a los ministros británicos -entre quienes contaba varios amigos-<sup>15</sup> más detalles, que le fueron aportados por lord Sandwich. Aunque públicamente el duque de Bedford expresaba que no existía intención de SMB siquiera de recalar en alguna de esas islas, algunos de sus papeles privados demuestran que la planificación de una expedición al Atlántico sur formaba parte de los temas que conversaba con sus contactos dentro del almirantazgo<sup>16</sup>. Además, la información que circulaba en los periódicos de Londres sugería un compromiso del almirantazgo con el proyecto de Anson para establecerse en las Pepys o las Malvinas<sup>17</sup>. La publicación del diario de Anson en 1748<sup>18</sup> había estimulado entre algunos miembros del almirantazgo la idea de instalar una base en alguna isla del Atlántico sur (la Pepys o las Malvinas) y la oportuna reacción de Wall lo habría evitado<sup>19</sup> o, como dice Caillet-Bois, retardado, toda vez que las expediciones de Byron y Mc Bride que partieron a finales de 1764 y 1765 y tocaron las islas a comienzos de 1765 y 1766, respectivamente, pueden encuadrarse en el mismo impulso<sup>20</sup>.

A partir de su conversación con Sandwich, Wall se convenció de que se trataba de un proyecto de Anson y Sandwich, e informa a Carvajal -lisonjeándose-

- 
- 14 Instrucción reservada de lo que de orden del Rey debe observar el Capitán de Navío D. Jorge Juan. Archivo Histórico de la Armada, Madrid, Ms. 2162.
- 15 Wall es el hombre de la paz de Aquisgrán en Londres. Fue nombrado ministro plenipotenciario en Londres el 7 de marzo de 1749 y su par y amigo, Benjamin Keene, había recibido el mismo nombramiento en Madrid. Según Téllez, era un personaje "bienquisto" en la corte británica que había trabado amistad con William Pitt y el Duque de Grafton. Téllez Alarcía, *D. Ricardo Wall*, cap. 3.
- 16 Por ejemplo con Sir Benjamin Keene, embajador en Madrid hasta 1739 y de nuevo entre 1748 y 1757, con fuertes vínculos con oficiales navales y cónsules. Muchas cartas no oficiales de este último período, que incluyen además intercambios con Wall, están en Lodge, Richard (ed.). *The Private Correspondence of Sir Benjamin Keene*. Cambridge, Cambridge University Press, 1933. Esto lo había planteado antes Julius Goebel en su *The Struggle for the Falkland Islands*. New Haven, Yale University Press, 1927, citando documentación manuscrita de la Biblioteca del Congreso de EE.UU. Aquí se utiliza su versión en español. La nota de Bedford a Keene es del 29 de abril de 1749 y está citada en Goebel, *La pugna*, p. 197. Véase también Caillet-Bois, Ricardo. *Una tierra argentina. Las islas Malvinas. Ensayo basado en una nueva y desconocida documentación*. Buenos Aires, Peuser, 1982, pp. 36-51.
- 17 Glyn Williams. *El mejor botín de todos los océanos*, pp. 330-331.
- 18 Torres Santo Domingo, Marta. "Un bestseller del siglo XVIII: el viaje de George Anson alrededor del mundo". *Biblio 3W*, XI, N°513, 30 de agosto de 2004. Algo similar ha sido afirmado para lo que, algunas décadas antes, ocurrió con el Pacífico sudamericano cuando se divulgaron los textos que informaban sobre las navegaciones de William Dampier y Woods Rogers. Pinzón, Guadalupe. "Defensa del Pacífico Novohispano ante la presencia de George Anson". *Estudios de Historia Novohispana*, N°38, 2008, pp. 63-86, p. 67.
- 19 Sobre las quejas interpuestas por Wall cuando tuvo noticias del proyecto, en Wililams, *El mejor botín de todos los océanos*. Véase también Gil Munilla, Octavio. *Malvinas. El conflicto anglo-español de 1770*. Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1948, p. 9. Sobre la labor de Wall en Londres durante esos meses, in extenso, véase Téllez Alarcía, Diego. "La misión secreta de D. Ricardo Wall en Londres (1747-1748)". *Brocar*, N°24, 2000, pp. 49-71.
- 20 Una explicación más extensa y detallada en Caillet-Bois, *Una tierra argentina*, p. 116. Por otra parte, la expedición de Byron tenía orden de navegar hacia el Pacífico nororiental y buscar el paso hacia el Atlántico norte. En esta década (1760) la cuestión del Paso del Norte se había vuelto acuciante por la creciente importancia del comercio del té. Adams, Percy G. *Los viajes del capitán Cook (1768-1779)*. Barcelona, Ediciones del Serbal, 1985, "Introducción", p. 21.

haber intervenido exitosamente en su interrupción. Según él mismo escribió al ministro de Fernando VI, “mis razones le hicieron alguna fuerza pues me repitió que era de dictamen que se suspendiese la expedición”<sup>21</sup>. Del lado inglés, la confirmación de la existencia de este proyecto viene de una comunicación entre Bedford y Keene, donde el primero afirma que el rey ya está a favor de abortarlo<sup>22</sup>.

Entonces, como se ha dicho, cuando Byron llegó a las islas en 1765, los ingleses ya conocían la existencia de la colonia francesa en Port-Louis (1764)<sup>23</sup>, pero de todos modos levantaron en Puerto Egmont un fortín, algunas habitaciones, una barraca que alojaba a la tropa, así como a la “tripulación que no había permanecido a bordo del navío fondeado”<sup>24</sup>, presencia detectada enseguida por el gobierno de Nerville, durante la colonización francesa.

Pero si las islas que funcionaban como antesala del gran archipiélago malvinense (las Sebaldinas) eran, como escribió lord Egmont, “la llave del océano Pacífico”<sup>25</sup>, o tenían, como escribió Byron a Egmont “uno de los puertos más finos del mundo”<sup>26</sup>, su utilidad para los británicos no se acababa en una cuestión logística: ocupar islas deshabitadas en jurisdicción de otras monarquías podía servir tanto para declamar derechos territoriales que después podían consolidarse o perderse por otros medios, tanto como para utilizar esa ocupación en otras negociaciones. Dejando de lado cualquier mandato de prudencia, el mismo lord Egmont afirmaba en 1765 que asentarse en alguna de esas islas satisfacía la intención de Su Majestad Británica de “de disponer de algo para el canje” en el caso de que los españoles siguieran negándose a reconocer la deuda contraída por el arzobispo de Manila (Manuel

---

21 Wall a Carvajal, 8 de junio de 1749. Archivo General de Simancas (en adelante) AGS, Estado, 6914, citado en Téllez Alarcía, *D. Ricardo Wall*, p. 138.

22 Bedford a Keene, 24 de abril de 1749. The National Archives, State Papers, 94/135, citado en Téllez Alarcía, *D. Ricardo Wall*, p. 139.

23 Esto lo señalan autores británicos como Philpott, Robert. *An archeological survey of Port Egmont, Falkland Islands*. Liverpool, Liverpool Museum, 1992, p. 7.

24 En febrero de 1770 era la fragata *Tamar*, comandada por A. Hunt. Groussac, Paul. *Las islas Malvinas*. Buenos Aires, CNBP, 1936, p. 126.

25 Lord Egmont a Grafton, 20 de julio de 1765. The National Archives Royal Office. State Papers, Spain, Supp. 253, citado en Goebel, *La pugna*, p. 267.

26 Philpott, *An archeological*, p. 7.

Antonio Rojo) cuando negoció con los británicos el rescate de esa ciudad<sup>27</sup>. Ya resuelto el retiro de La Habana, en julio de 1763 Egmont dejó en evidencia que Gran Bretaña concebía esta disputa globalmente y ponía en jaque a España en varios frentes navales al mismo tiempo.

Imagen N°4. Mapa de los frentes de batalla coetáneos entre Gran Bretaña-España y Francia en aguas extraeuropeas



Entre las sugerencias de Anson acerca de fundar algún asentamiento en el Atlántico sur y el establecimiento británico en la isleta de Sounders (Trinidad), tuvieron lugar nada menos que la Guerra de los Siete Años (1756-1763) y los Pactos de París, cuyos resultados fueron catastróficos sobre todo para las posesiones territoriales francesas en América del Norte. El frente Pacífico de las posesiones españolas al norte del Ecuador también era crecientemente hostigado por los ingleses. Desde el paradójicamente exitoso secuestro del

27 Goebel, *La pugna*, p. 262. Sobre las negociaciones de Manila y su relación con los planes de Draper y Anson (que involucraban al Caribe y al Atlántico sur) véase Vila Miranda, Carlos. "Toma de Manila por los ingleses en 1762". *Anuario de Estudios Atlánticos*, N°53, 2007, pp. 167-219, pp. 170-171. El obispo de Manila había firmado letras pagaderas por el tesoro de España por dos millones de pesos y lo que dice Egmont es que las islas Sebaldinas o Sounders servirían, aunque sea, para presionar por este pago prometido desde Filipinas y exigido a Madrid. Las conversaciones entre Shelburne, lord Rochford, Robert Walpole y Choiseul dejan entrever que en la corte británica estaban convencidos de que si Inglaterra desistía de asentarse en Malvinas, España pagaría completo el rescate de Manila (Cailliet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. II, pp. 230-232). Según Geoffrey Rice, esto -seguido del asunto de la anexión francesa de Córcega- fueron dos de las máculas que la administración Rochford-Walpole deben a las astucias de Choiseul. Rice, Geoffrey W. "A Diligent Professional Among the Noble Amateurs: The Fourth Earl of Rochford as Diplomat and Secretary of State, 1749-75". *State Papers Online: Eighteenth Century 1714-1782*. Cengage Learning (EMEA) Ltd., 2017.

Galeón de Manila por Anson en 1741, los estímulos se habían visto renovados<sup>28</sup>: hacia 1750, la búsqueda del paso interoceánico por el norte seguía a la orden del día<sup>29</sup> y no debe soslayarse la inquietante presencia de los peleteros rusos que, en la década de 1760, precipitó la creación del puerto de San Blas como cabeza de un departamento marítimo defensivo en el Pacífico novohispano<sup>30</sup>.

Entonces, el asentamiento de bandera inglesa en Puerto Egmont (1765) fue encarado por el gobierno español cuando Carlos III y sus ministros designaron y concretaron un gobierno residente a las islas Malvinas en 1767 (es cierto, subordinado al de Buenos Aires) en una coyuntura caracterizada por un tácito consenso entre las tres monarquías involucradas -el pacto de Familia entre las dos monarquías borbónicas exigía movimientos coordinados- que trataban de evitar el inicio de otra guerra, ya que acababan de salir de una. Sin embargo, en el interior de cada una de las Cortes se expresaban diferencias. En la francesa, los pacifistas precipitaron la salida de Choiseul quien, por lo menos inicialmente, fogueó la actitud belicista de Carlos III en contra de las intenciones de Luis XV, quien intentaba evitar la guerra por todos los medios<sup>31</sup>. En Londres pasaba algo parecido: como su par francés, el rey británico era pacifista, mientras que la posibilidad de una nueva guerra era alentada en el Parlamento por la oposición: el oficialismo -coordinado por el joven conde de Gilford, de extracción tory, pero apoyado por algunos wighs que no veían claro el negocio de la guerra- se inclinaba por mantener una situación de entendimiento con las monarquías borbónicas<sup>32</sup>. Del lado español, la flema cortesana aconsejaba prudencia y firmeza en porciones iguales<sup>33</sup>, permitiendo

---

28 Williams, *El mejor botín de todos los océanos*.

29 La búsqueda de una comunicación entre Europa y Asia por el Atlántico norte y por el círculo Ártico se realizaba sostenidamente desde el siglo XVI y las razones eran diversas (desde mercantiles hasta teológicas). Después de la circunnavegación de Magallanes-Elcano (1519-1522) la convicción acerca de que por mar abierto puede llegarse a todas partes queda confirmada. Sobre esto ver a Parry, John. *The Discovery of the Sea*. Berkeley-Los Angeles, University of California Press, 1974. También, que la vía polar sería la más corta entre Europa y la China. Frédérique Rémy sostiene que esta búsqueda era acicateada por la cuestión de la representación cartográfica de los polos (John Dee, por ejemplo, quien a mediados del siglo XVI trabajaba sobre esto), lo mismo que por motivos científicos, ya que confirmar la unión por tierra entre Asia y América explicaría la similitud entre sus pueblos y los de la región tártara. expediciones debían resolver si existía realmente un pasaje pero también si esas aguas eran navegables. Ver estos planteamientos y sus desarrollos en Rémy, Frédérique. *Histoire des Pôles. Mythes et réalités polaires (XVII-XVIII siècles)*. París, Éditions Desjonquères, 2009. Para una historia detallada de este proceso, Williams, Glyn. *Artic Labyrinth. The Quest for the Northwest Passage*. Londres, Penguin Books, 2009.

30 Pinzón, Guadalupe. *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*. C. de México, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto Mora, 2011, capítulo VII.

31 Flammermont, Jules. *Le chancelier Maupeou et les parlements*. París, Faculté de Lettres, 1883, p. 189.

32 Attala, Daniel. "Introducción". Johnson, Samuel. *Falkland-Malvinas. Panfleto contra la guerra*. Edición de Daniel Attala. Madrid, Fórcola, 2012 (*Thoughts on the Late Transactions Respecting Falkland's Islands cautioned against war with Spain, 1771*).

33 Véanse por ejemplo los dictámenes recogidos por Grimaldi en AGS, Estado, 6962.

con sus informes que el rey -o sus secretarios más cercanos al asunto, para esta época Grimaldi y Arriaga<sup>34</sup>- encontraran argumentos para lo uno o lo otro sin dificultad.

Del lado diplomático, para el último trimestre de 1766 las cartas estaban echadas: mientras que lord Shelburne<sup>35</sup> -a la sazón secretario de Estado del gobierno formado por William Pitt, proclive a llegar a un acuerdo con las colonias del norte de América- aseguraba que las islas Falkland pertenecían a SMB y que estaba en manos de España evitar la guerra, el embajador español en Londres, el príncipe de Masserano, sostenía lo contrario, esto es, que la guerra no tendría lugar si Inglaterra no usurpaba tierras y mares de Su Majestad Católica<sup>36</sup>. En una minuta que Masserano preparó para elevar al gobierno de SMB, donde el rey británico era tratado como "amigo", subrayó -literalmente- que el rey español "nunca podrá consentir semejantes establecimientos, ni dejar de impedirlos"<sup>37</sup>. El 21 de octubre de 1766, como respuesta a este correo y refiriendo incluso uno anterior (la carta 806), el marqués de Grimaldi ordena a Masserano que evite por cualquier medio "el rompimiento"<sup>38</sup>.

Los argumentos de uno y otro lado se barajaban dialécticamente: Masserano va a reunirse con lord Shelburne llevando en su bolsillo una copia del tratado de Utrecht y le lee algunos artículos. También tiene consigo el de Madrid (de 1721) y le lee otro de allí. Lord Shelburne, que tiene el primero sobre su mesita, escucha pero no hace caso: pretende que navegación y comercio son sinónimos. En otro tramo de la conversación apela al "relato histórico" oficial: asegura que los británicos llegaron a las islas antes que los españoles y que esto estaría probado por "libros de viajes y mapas"; mientras que el representante español ofrece pruebas de lo contrario. Por fin, lord Shelburne

34 Sobre Grimaldi, indispensable la tesis de García Diego, Paulino. "Jerónimo Grimaldi o El espectador afable actividad diplomática y política (1739-1784)". UNED, 2012. Sobre Julián Arriaga, desde luego Baudot Monroy, María. *La defensa del imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*. Murcia, Editum, 2013.

35 William Petty Fitzmaurice (1737-1805), primer marqués de Lansdowne, conocido como el conde de Shelburne porque ostentó ese título entre 1761 y 1784. Nació en Irlanda pero fue ministro del Interior británico en 1782 y luego primer ministro durante los últimos meses de la Guerra de Independencia de Estados Unidos (hasta 1783). Cfr. Sutherland, Stuart L. "Lord Shelburne and East India Company Politics, 1766-9". *The English Historical Review*, Vol. 49, N°145, 1934, pp. 450-486.

36 Sobre Masserano véanse Ozanam, Didier. *Les diplomates espagnols du XVIIIe siècle. Introduction et répertoire biographique (1700-1808)*. Madrid, Casa de Velázquez, 1998 y Téllez Alarcía, Diego. *Absolutismo e Ilustración en la España del s. XVIII. El Despotismo Ilustrado de D. Ricardo Wall*. Madrid, FEHM, 2010, p. 170 y ss., de donde se sigue que era uno de los protegidos de Wall.

37 Londres, posiblemente 26 de septiembre de 1766. Borrador de minuta del príncipe de Masserano para el gobierno de Inglaterra. AGS, Estado, 6961; Inglaterra. Correspondencia del príncipe de Masserano en los meses de agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 1766. AGS, Estado, 6961.

38 Oficio del marqués de Grimaldi al príncipe de Masserano. San Lorenzo, 21 de octubre de 1766. AGS, Estado, 6961.

reclamó a Masserano el porqué de no haberse quejado antes, a lo que éste responde que hasta entonces “solo se tenían noticias por las gacetas”, es decir, que eso se consideraba meramente informal y podía no tomarse muy en serio<sup>39</sup>. Esto es interesante porque, aunque la información circulaba, en su tratamiento diplomático puede verse con claridad que la fuente de donde provenía importaba. Por lo tanto, para una protesta formal de este tipo, un rumor no era lo mismo que el reconocimiento de un proyecto; imponer argumentos dando por cierto el establecimiento que ya no era una hipótesis implicaba menos flema y más pragmatismo. Durante estas conversaciones la circulación de información en clave de rumor y de noticia adquiere otro estatus que las partes consideran oficial y, por lo tanto, además que de un “temor al inglés”<sup>40</sup> aquí lo que destilan los correos que llegan desde Palacio o los que salen de Londres es una responsable ponderación de fuerzas para no ceder en la negociación, pero evitando provocar una escalada bélica.

Según los informantes en los que confía el embajador español en Londres, príncipe de Masserano (aquí no obtiene confirmación oficial ni reconocimiento explícito *off the record*), el número de navíos que los británicos tendrían merodeando las islas del Atlántico sur serían por entonces seis, “por lo que parece [concluye el príncipe] que hay en aquellos parajes más fuerzas de las que creíamos”<sup>41</sup>. Aquí, como es evidente, vuelve a moverse en el terreno de la hipótesis y la sospecha, mientras el dato es la ponderación: en Madrid se creía que los barcos de bandera inglesa en el sitio no alcanzaban ese número.

A finales de octubre de 1766 el bailío Julián de Arriaga prepara un dictamen sobre la cuestión de las islas y se lo remite a Grimaldi. En él comienza alabando el acierto que supone el consejo de Choiseul -opinión abrazada por los embajadores de Carlos III en París y en Londres: Fuentes y Masserano-recomendando moderación en los términos en que se presente el oficio con la queja por la presencia británica en el área. Pero también le hace notar algunas otras cosas: en primer lugar, que todavía no existe una certeza sobre el lugar y la naturaleza de dicho asentamiento británico (es decir, él -a diferencia de los colonos franceses, que patrullaron el lugar- no la tiene), e incluso sospecha que el mismo ni siquiera estaría en las Malvinas, o, aún peor, que ni siquiera

---

39 Oficio del príncipe de Masserano al marqués de Grimaldi. Londres, 26 de septiembre de 1766. AGS, Estado, 6961, doc. 817. Véase también, en el mismo expediente, el borrador de la minuta que Masserano preparó para el gobierno de Inglaterra, publicadas por Caillet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. II y III, pp. 7-13 y 13-14, respectivamente.

40 Véase Urbina, Ximena. “La isla Madre de Dios (costa del Pacífico austral) en los siglos XVII y XVIII: circulación de la información e intereses geopolíticos de España e Inglaterra”. *Vegueta*, N°17, 2017, pp. 545-567.

41 Oficio del Príncipe de Masserano al marqués de Grimaldi. Londres, 22 de noviembre de 1766. AGS, Estado, 6961, doc. 9.

estaría en el océano Atlántico: su idea es que lo han hecho en el Mar del Sur, pasando el estrecho de Magallanes<sup>42</sup>. En consecuencia, le comentó también dos medidas que había tomado: “Para descubrir dónde está el mal qual es, y aplicar el remedio”, dice, ha dividido las costas del virreinato peruano en dos: la del Pacífico, por un lado, y la de Buenos Aires hasta el cabo de Hornos, por el otro. Para la primera, dice, ha instruido al virrey para que los gobernadores de sus puertos envíen embarcaciones pequeñas por todas las costas e islas inmediatas de todo el distrito para verificar si hay extranjeros y, de haberlos, que los arrojen con fuerza. Para cumplir con esta medida, dice, el virrey no necesita más orden que “la obligación a que le constituye su empleo en observancia de las leyes, como que V.M. le tiene fiada su observación y defensa”<sup>43</sup>. La segunda inspección, dice, debe emprenderla el gobernador de Buenos Aires, y sobre todo el de Malvinas, a quien ve mejor posicionado para patrullar e identificar, pero no tanto para pasar a la acción. Tendría que solicitar refuerzos a Buenos Aires y a Montevideo, desaconsejando el envío desde España por lento y costoso<sup>44</sup>. En el papel que acompaña este recordatorio, Arriaga escribe a Grimaldi que, si bien está por expulsar a los ingleses por la fuerza, no ignora que cualquier episodio en este sentido podría precipitar una guerra, por lo que se inclinaría finalmente a que las expediciones se hicieran con “pequeñas embarcaciones”<sup>45</sup>, como fue el caso de las hechas desde Chiloé<sup>46</sup>.

## EL EQUIPAMIENTO DE UN TERRITORIO INSULAR: PREVENCIÓN Y ACCIÓN

La presencia de embarcaciones británicas era comentada en los círculos más estrechos del gobierno de Carlos III. El conde de Aranda lo denunciaba desde 1766 y, además, recomendaba que se les expulsara<sup>47</sup>. En diciembre de ese año, el secretario de Marina e Indias, el bailío fray Julián de Arriaga, advirtió

42 Esta idea fue puesta en circulación por el propio monsieur de la Giraudais, pariente de Bougainville, quien dice haber navegado la zona en junio de 1766 y no haber encontrado ni establecimientos ni embarcaciones. Oficio del embajador español en Francia, conde de Fuentes, al marqués de Grimaldi, en el que da cuenta de lo que comunicó el teniente de fragata Mr. de la Giraudais con respecto a las islas Malvinas, de donde acaba de regresar. Caillet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. I, pp. 16-17; AGS, Estado, 6967.

43 Caillet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. I, p. 107. Otra consecuencia de estas órdenes fue el viaje desde Chiloé de los capitanes Mansilla (a cargo de la infantería) y Ugarte (piloto), 1767-1768. El verano siguiente siguió a esta la expedición de Sotomayor (infantería) y Machado (piloto). Urbina, Ximena. “Expediciones a las costas de la Patagonia occidental en el período colonial”. *Magallania*, Vol. 41, N°2, pp. 51-84.

44 En este tramo, Arriaga deja datos sobre los salarios de las tripulaciones marítimas: un artillero de mar, 22 pesos fuertes al mes; 16 el marinero, 10 el grumete y 6 el paje.

45 Caillet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. I, p. 111.

46 Urbina, Ximena. “Tres expediciones salidas desde Chiloé a los archipiélagos australes, 1767-1770: el interés de la metrópoli y la realidad local”. *Aysenología*, N°7, 2019, pp. 28-36.

47 Oficio del Conde de Aranda en respuesta a la consulta del Marqués de Grimaldi del 5 de septiembre de 1766, Madrid, 17 de septiembre de 1766. AGS, Estado, 6962, doc. 62.

al gobernador de Buenos Aires (Francisco de Paula Bucareli y Ursúa) sobre la intrusión inglesa en las aguas del Atlántico sur y ordenó que se tomaran cartas en el asunto<sup>48</sup>.

Si se indemnizó a Bougainville el mismo día que se nombró gobernador a Felipe Ruiz Punte (el 4 de octubre de 1766)<sup>49</sup>, el equipamiento de las dos fragatas para enviar a la zona se había resuelto la semana anterior. Arriaga libró la orden a los almacenes de artillería de La Coruña para asistir a esos comandantes<sup>50</sup> con los instrumentos de gastadores necesarios para la expedición el 30 de septiembre de 1766, y mandó a Pedro de Hordeñana a embarcar en la *Liebre* y la *Esmeralda* “un destacamento de artilleros al cargo del subteniente Dn. Francisco de Orduña y el Yng<sup>o</sup> Dn. Esteban O’Brien”<sup>51</sup>. Esas naves trasladaban hacia Malvinas al primer gobernador designado para las islas, don Felipe Ruiz Punte<sup>52</sup>.

El sueldo del gobernador de Malvinas fue fijado en cuatro mil pesos anuales<sup>53</sup>, y el de su secretario de hacienda (el contador Bernazani) en dos mil<sup>54</sup>. El rey hace saber al virrey del Perú que esta nueva sede -el gobierno de Malvinas-, aunque subordinada al gobierno de Buenos Aires, requerirá de presupuesto. Notifica al virrey Manuel de Amat sobre la creación de esta nueva gobernación y le solicita expresamente que “facilite al gobernador de aquella plaza los caudales y demas auxilios que pidiere y pudiera necesitar para subsistencia de aquél nuevo establecimiento y su conservación”<sup>55</sup>. Al gobernador de Buenos Aires

---

48 Real Orden al Gobernador de Buenos Aires, Francisco de Paula Bucareli y Ursúa, Madrid, 4 de octubre de 1766. AGI, Buenos Aires, 552, s/f.

49 El nombramiento fue firmado por Arriaga en San Ildefonso, 4 de octubre de 1766 en AGI, BA, 552. El recibo que Bougainville extendió a SMC Carlos III en San Ildefonso el 4 de octubre de 1766 está en la misma ubicación; una copia del mismo fue publicada en <https://www.argentina.gob.ar/interior/archivo-general/malvinas-200/seleccion-documental>. La aceptación de VM de la liquidación presentada por Bougainville tiene fecha del 3 de octubre. AGS, Estado, 6957.

50 Su sueldo sería de 800 pesos, y de esto se notificó a Bucareli. Caillet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. II-III, docs. 131 y 194. La lista de los instrumentos solicitados están en el doc. 126 y los que finalmente se embarcaron en el doc. 168. Los originales siguen obrando en AGI, Buenos Aires, 552.

51 Pedro de Hordeñana a Julián de Arriaga, Esteyro, 30 de septiembre de 1766. Caillet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. II-III, p. 20.

52 Este preparativo se demoró porque O’Brien no sabía bien qué pedir: arguye conocer su destino, pero no su comisión, por lo tanto no tiene completamente claro qué necesita. Oficio de Vegaflorida a Arriaga. AGI, Buenos Aires, 552. Caillet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. II-III, p. 26. El otro comandante, Orduña, pide desde Coruña ser ascendido a teniente. Caillet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. II-III, p. 27. Lo mismo habían hecho quienes estaban al frente de la expedición francesa antes de terminar de armarla. Véase Barrera, Darío G. ¿Quiénes se mueven y qué movilizan? Una lectura de la colonización francesa de Malvinas en el Atlántico sur (1764-1767)”. *Mediterranea. Recherche storiche*, Año XVIII, N°53, 2021, pp. 621-650.

53 Que significaba la tercera parte de lo que recibía Bucareli (12.000), pero casi la mitad de lo que poco después iba a cobrar su segundo y último jefe, el gobernador Juan José Vértiz y Salcedo (9.000). *Diccionario Biográfico Español*, RAE, db.e.rae.es [en línea].

54 AGI, Buenos Aires, 552, 4.

55 El rey a Amat. San Ildefonso, 2 de octubre de 1766. Caillet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. II-III, pp. 31-32; AGI, Buenos Aires, 552.

(Bucareli), en cambio, le hace pedidos menos genéricos: reses y cultivos de la tierra para los artilleros que están en camino, pero también “un destacamento de 20 hombres de los naturales deesa Provincia como acostumbrados à casi igual clima, y qe si lo apetiesen los casados, lleven sus familias”<sup>56</sup>.

El 29 de diciembre de 1766, también a través de Arriaga, el rey ordena al gobernador de Buenos Aires (Bucareli) que, auxiliándose con el de Malvinas -está claro de quién es la responsabilidad mayor y quién debe jugar como apoyo- se reconozca “de costa a costa” desde el Río de la Plata hasta el estrecho de Magallanes, luego hasta el cabo de Hornos y las islas Malvinas, para que los capitanes reconvengan a los ingleses de “su intrusion en dominios de SM contra la buena Fee de los Tratados, y armonia que subsiste entre las dos naciones”<sup>57</sup>. Durante los primeros meses del año siguiente (1767) la inversión desde Buenos Aires es importante: casi unos 50 mil pesos fuertes para atender al establecimiento del gobernador, su ministro de hacienda y el resto de la tripulación -que incluía desde 25 soldados hasta 4 frailes y 7 criados, 51 personas en total- y, entre los insumos, desde bizcochos y ganado en pie hasta el pasto para alimentarlo, se destaca la inclusión de 50 toneladas de leña (1113 quintales), lo que denota un grado de previsión sobre puntos críticos que eran impensables antes de la colonización francesa, la que constató la ausencia de madera en el lugar<sup>58</sup>.

### **Acciones de gobierno: explorar, vigilar, persuadir, expulsar**

Quien tome como principal referencia para este período el documento titulado “Extracto de las disposiciones tomadas por el gobierno español con relación a Malvinas”, tendrá la impresión de que el gobierno español (peninsular y residente) no hizo gran cosa en el territorio desde el envío del gobernador Ruiz Puentes hasta casi finales de 1769<sup>59</sup>. No sabemos cuál es la intencionalidad o la causa que explica el que este extracto fuera -consciente o inconscientemente- incompleto, pero la realidad es muy diferente.

El 4 de enero de 1767 el virrey del Perú recibió la orden de enviar embarcaciones al área<sup>60</sup> y para el 7 de febrero del mismo año, Arriaga ya había librado órdenes

56 Caillet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. II-III, p. 33. AGI, Buenos Aires, 552.

57 AGI, Indiferente General, 412, 16.

58 AGI, Buenos Aires, 552, varios doc. El análisis de este aspecto lamentablemente excede los objetivos de este artículo.

59 Caillet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. II-III, doc. 229. Original en AGI, Indiferente General, 412.

60 Real Orden dirigida al virrey del Perú, Manuel de Amat. Caillet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. II-III, pp. 227-228. AGI, Indiferente General, 412.

de defensa a Lima, Santiago, Buenos Aires, Montevideo y Malvinas<sup>61</sup>. Durante este mismo lapso, Arriaga alertaba a Amat sobre el cuidado de las plazas del Pacífico (comenzando por la isla de Chiloé y terminando por Valparaíso) e hizo pasar en calidad de refuerzos para la defensa de los puertos de Chile -desde el Callao- algunas fragatas que estaban en Buenos Aires<sup>62</sup>. El patrullaje del sureste atlántico era un punto de paso en el camino hacia el refuerzo de la defensa del suroeste, lo que permite alimentar la hipótesis según la cual la defensa del sur -cuando era posible y las informaciones se conectaban- era pensada como un conjunto bioceánico. En esto no había originalidad, sino espejo o reacción: los ingleses -en todas sus presentaciones- concebían su intervención sobre estos territorios de la monarquía española (el ataque) de la misma manera<sup>63</sup>.

Como sucede habitualmente en el campo de toma de decisiones, todos estos movimientos se realizaron coetáneamente con otros que estaban teniendo lugar en el Caribe, en Filipinas y, por supuesto, en el virreinato peruano<sup>64</sup>. Durante los primeros meses de 1767, por ejemplo, se estaba llevando adelante el cumplimiento de otra real orden librada el 27 de febrero de ese año: la de expulsión de los jesuitas. Este proceso tuvo altísimos costos, ya que sobre todo provocó una desorganización humana que difícilmente haya sido avizorada con antelación<sup>65</sup>. Además, consumió al gobierno no solo gran cantidad de tiempo sino también recursos logísticos, por ejemplo “la mayoría de las naves disponibles en el Río de la Plata”<sup>66</sup>.

Del lado de Buenos Aires, entonces, entre las energías volcadas a la frontera con los portugueses en el litoral oriental, los barcos que se habían hecho pasar al Callao y los que se emplearían en la expulsión de los jesuitas, no quedaban muchas fuerzas para enviar al sur. Del lado de la recentísima gobernación de Malvinas, su titular contaba con un equipamiento naval raquítico. Apenas disponía “de tres embarcaciones menores, dos goletas y una balandra, sólo

---

61 Oficio de Julián de Arriaga al marqués de Gimaldi, Palacio, 7 de febrero de 1767. Caillet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. II-III, pp. 250-251.

62 AGI, Indiferente General, 412. Esta misma orden fue recibida por el gobernador de Chiloé el 14 de noviembre, originando dos expediciones sucesivas hacia las islas del sur patagónico chileno. Se sospechaba que los ingleses podrían haberse instalado en la isla Elizabeth (estrecho de Magallanes), Madre de Dios o Inche. Véase Urbina, Ximena. *Fuentes para la historia de la Patagonia occidental en el período colonial. Segunda parte, siglo XVIII*. Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2018, p. 213 y ss.

63 Real Orden dirigida al gobernador de Buenos Aires, Madrid, 16 de febrero de 1767. Caillet-Bois, *Colección de documentos*, Vol. II-III, p. 267.

64 Me refiero al todavía pendiente arreglo por el rescate de Manila, a la presencia británica cerca asediando la costa de los mosquitos o a los conflictos territoriales con la corona portuguesa en el área de los pueblos jesuitas y la restituida Colonia de Sacramento, entre otros.

65 Moriconi, Miriam. “Intersecciones críticas: doctrineros en pueblos de indios de Santa Fe después de la expulsión de la Compañía de Jesús (1767-1804)”. *Revista de Ciencias Sociales*, N°26, 2014, pp. 29-48.

66 Destéfani, Laurio. *Las Malvinas en la época hispana (1600-1811)*. Buenos Aires, Corregidor, 1981, p. 134.

aptos para navegaciones costeras, no muy alejadas en las mismas Malvinas<sup>67</sup>: desde allí no podía encararse un patrullaje seguro a las costas patagónicas ni al cabo de Hornos.

Aun así, y por diferentes motivos -entre los cuales los documentos mencionan el naufragio de la fragata *Purísima Concepción* en la zona del Estrecho el 10 de enero de 1765<sup>68</sup>- se pusieron en marcha las acciones solicitadas por las más altas autoridades de la monarquía. Los patrullajes y las expediciones fueron enviadas tanto desde el continente como desde las islas.

### Desde los puertos del Río de la Plata

Ruiz Punte efectivamente llegó a Malvinas a finales de marzo de 1767. Entre febrero y septiembre de 1767 un nutrido destacamento pasó desde Buenos Aires a las Islas<sup>69</sup>: la expedición de Domingo Perler (Montevideo, 23 de diciembre de 1767- puerto de la Soledad, 5 de marzo de 1768, en el chambequín *Andaluz*), en cuyo diario se intercalan valiosos croquis<sup>70</sup>. La primera de las expediciones realizadas por Manuel Pando fue a bordo del bergantín *San Francisco de Paula*, construido en el astillero de las Conchas, Buenos Aires, y tuvo lugar entre comienzos de enero y abril de 1768. Esta expedición, que llegó a la costa fueguina a comienzos de marzo, estuvo una semana en la zona de la bahía de San Sebastián y convivió ese tiempo con los nativos del lugar. Desde allí partió hacia el puerto de la Consolación, donde tres años antes habían estado los náufragos de la fragata *Purísima Concepción* y el 20 de marzo recaló, desde el sur, en el puerto de la Soledad. Apenas regresó a Buenos Aires, Pando fue comisionado para una nueva misión: el 7 de diciembre de 1768 zarpó desde Buenos Aires nuevamente con el bergantín *San Francisco de Paula* y con la goleta *San Rafael*. Ambas llegaron a la boca del estrecho de Magallanes el 19 de febrero de 1769<sup>71</sup> y Pando regresó una vez más a Buenos Aires el 8 de mayo de ese mismo año. Para esta segunda expedición llevaba la orden de

67 *Idem*.

68 Sobre este naufragio véase Elkin, Dolores. "Arqueología marítima histórica en Argentina: investigaciones de naufragios acaecidos entre los siglos XVII y XX". *Magallánica*, Vol. VI, N°11, 2019, pp. 238-275.

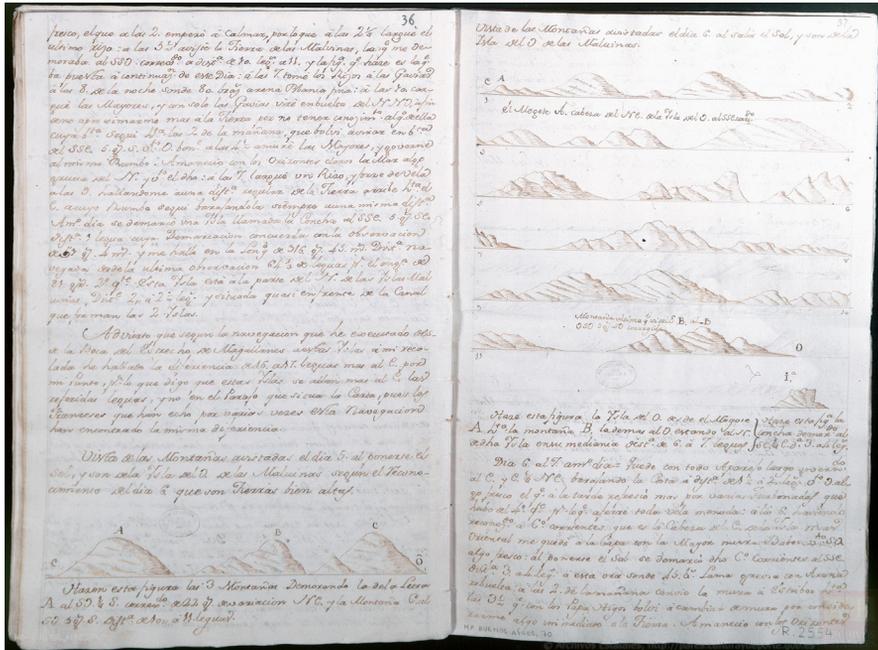
69 AGI, Buenos Aires, 552, varios documentos. La inversión fue grande: casi unos 50.000 pesos fuertes para atender al establecimiento del gobernador, su ministro de hacienda y el resto de la tripulación, que incluía desde 25 soldados hasta 4 frailes y 7 criados, 51 personas en total. Llama la atención la inclusión de 50 toneladas de leña (1113 quintales). El análisis de este aspecto lamentablemente excede los objetivos de este artículo.

70 Barriera, Darío G. "Un gobernador para el Sur del mundo: Felipe Ruiz Punte y los inicios del gobierno español de las islas Malvinas (1767-1770)". *Mélanges de la Casa de Velázquez*, Vol. 52, N°1, 2022, pp. 249-276.

71 Pocos días antes había estado en esa zona el *Endeavour*, al mando de James Cook, quien realizaba su primer viaje de circunnavegación. Durante el mismo Cook cartografió y recolectó vegetales en la isla, a la que consideró "lúgubre y desagradable". *Los viajes del Capitán Cook*, p. 43.

“formar una población en la Tierra del Fuego”<sup>72</sup>, cosa que no pudo concretar, pero recomendó en cambio fundar una base en puerto Deseado “antes que otra potencia se estableciese en él porque con dificultad se podría hacerle desalojar”<sup>73</sup>.

Imagen N°5. Croquis de las montañas avistadas en la isla oeste de Malvinas los días 5 y 6, dibujos insertos en el diario de Domingo Perler y Rabasquino (1767-1768)



Fuente: AGI, MP, Buenos Aires, 70, f. 36-37.

72 AGI, Indiferente General, 412, f. 75.

73 Informe de Manuel Pando, transcripción de Carlos May. [www.histarmar.com.ar](http://www.histarmar.com.ar)

Imagen N°6. Dibujos de Alejo Berlinguero sobre la segunda expedición de Pando.

“Infelicidad en que se vieron las dos Embarcaciones de Su Majestad del Mando del Teniente de Fragata D. Manuel de Pando, desde el día 24 hasta el 27 de febrero de 1769 que los obligó a Arribar, estando en la Latitud Austral de 51 grados a la de 48, en que está el Puerto Deseado, en donde Fondearon”



Fuente: AGI, MP, Buenos Aires, 80 BIS

Francisco Gil y Lemos encabezó también dos expediciones. La primera zarpó de Buenos Aires el 20 de diciembre de 1768 con la fragata *Santa Rosa*<sup>74</sup> y llegó al puerto de la Soledad a fines de enero de 1769 sin tocar previamente la costa patagónica. En Malvinas recibió la comisión de inspeccionar Puerto Egmont a fin de localizar el establecimiento inglés<sup>75</sup>. De regreso, escaló en puerto Deseado el 4 de marzo y luego tocó el cabo Vírgenes, regresando al Río de la Plata el 26 de mayo de 1769<sup>76</sup>. Sobre el segundo viaje de Gil y Lemos, a finales de ese mismo año, no hemos podido reunir todavía información que permita figurar el derrotero.

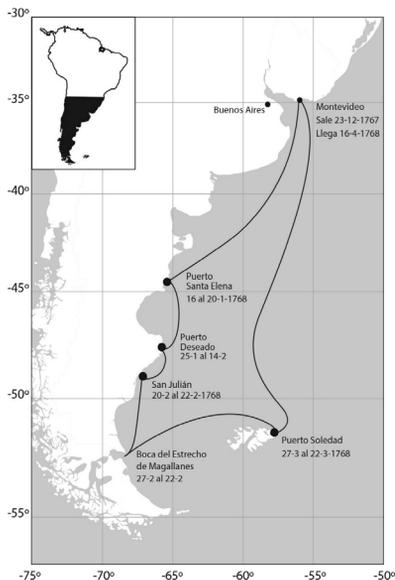
74 AGS, Secretaría de Marina, 410, f. 2. El envío de esta fragata está indicada en el resumen (AGI, Indiferente General, 412) pero asegura que no llegó.

75 Es otro de los que se quejó de la imprecisión de las cartas holandesas y francesas.

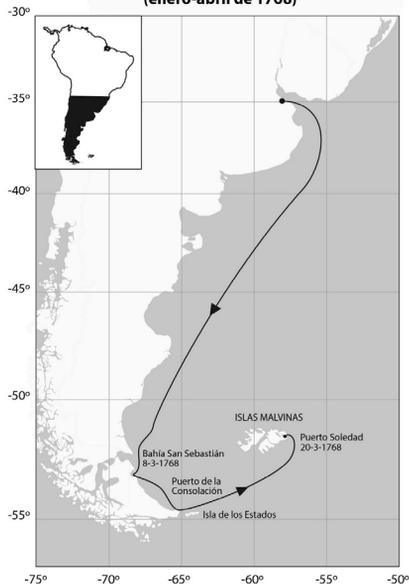
76 Destefani, Laurio (dir.). *Historia Marítima Argentina*. Tomo III. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1984, p. 437.

Imágenes N°7, 8, 9 y 10. Itinerario de los viajes de Perler, Pando y Gil y Lemos

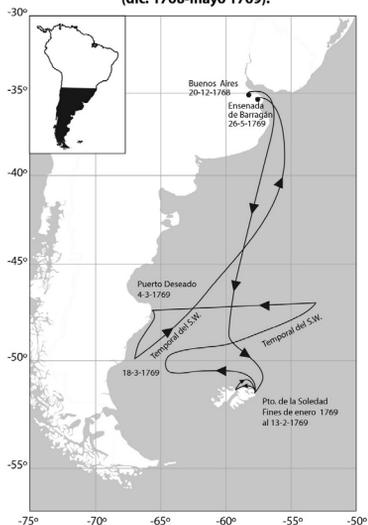
**Itinerario del viaje de Domingo Perler a bordo del chambequín Andaluz (dic. 1767-abr. 1768)**



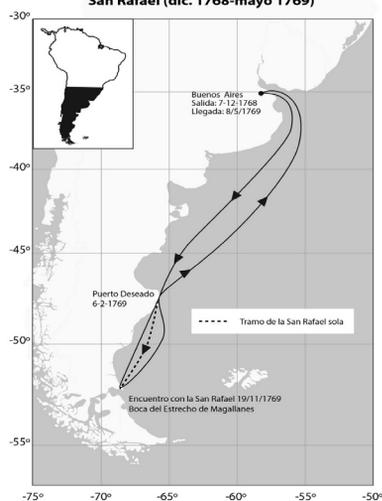
**Itinerario del Primer viaje de Manuel Pando a bordo del bergantín San Francisco de Paula (enero-abril de 1768)**



**Itinerario del Primer viaje a Malvinas del Teniente Francisco Gil y Lemos con la fragata Santa Rosa (dic. 1768-mayo 1769).**



**Itinerario del segundo viaje de Manuel Pando en el bergantín San Francisco de Paula y la goleta San Rafael (dic. 1768-mayo 1769)**



Fuente: elaboración propia a partir de *Historia Marítima Argentina*, Vol. III

## Desde las islas

Por tierra, aprovechando buena parte de los avances realizados por los franceses durante los años anteriores, Felipe Ruiz Punte había hecho explorar y cartografiar la isla de la Soledad, sobre todo con el propósito de poder mover hombres y artillería por esa vía hasta el estrecho de San Carlos<sup>77</sup>. Por agua, entre el 25 de febrero y el 14 de marzo de 1768, el pilotín Ángel Santos, al mando de la balandra *San Carlos*, recorrió el norte de la isla de la Soledad y dio nombre al estrecho<sup>78</sup>.

En abril de 1769 Bernazani y Orduña exploraron la Gran Malvina desde el norte y la cartografiaron. En noviembre del mismo año, el gobernador Ruiz Punte envió hacia Puerto Egmont dos misiones, que fueron repelidas por las escasas fuerzas inglesas que patrullaban al norte del estrecho de San Carlos: una el 14 y otra el 28.

La primera se trataba de la goleta *San Felipe*, al mando de Ángel Santos, interceptada y repelida por la fragata *Tamer*, al mando del capitán Anthony Hunt. Según el historiador español Hidalgo Nieto, Santos era un “hombre de excelentes cualidades técnicas, pero desprovisto de las dotes de diplomacia y tacto necesarias en una misión un poco incierta”<sup>79</sup>. A su regreso, el gobernador Ruiz Punte intentó reparar la situación. Apelando al recurso de una negociación amable<sup>80</sup>, a través del teniente de infantería Mario Plata envió dos notas donde expresaba “su asombro por la actitud asumida para con un piloto hispano en aguas hispanas” y “la sorpresa que había experimentado al conocer la existencia de una embarcación británica en aguas españolas, presencia que, deducía, debía ser puramente accidental y que, en consecuencia, suponía que al primer aviso las abandonaría, pues su presencia era violatoria de lo dispuesto en los tratados celebrados entre las dos coronas”<sup>81</sup>. Aunque esta excursión al mando de Plata consiguió en un momento avistar Puerto Egmont, fue rechazada dos veces<sup>82</sup>.

77 Su cartografía fue muy superadora de la francesa en varios aspectos, sobre todo en la precisión topográfica. Véase Barrera, “Un gobernador para el Sur del mundo”.

78 Destefani, *Historia Marítima Argentina*. p. 134. Allí dice que hay mapa de esta expedición. En él se señala sobre la isla desierta una bahía, la Libertad, donde encontró antiguas pisadas y tierra quemada.

79 Hidalgo Nieto, Manuel. *La cuestión de las Malvinas. Contribución al estudio de las relaciones hispano-inglesas en el siglo XVIII*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1947, p. 25.

80 AGI, Buenos Aires 552, f. 868 y ss. Los detalles de estas instrucciones en Barrera, “Fronteras en el mar, conversaciones a través de la niebla...”.

81 Caillet-Bois, *Una tierra argentina*, p. 121.

82 *Ibidem*, pp. 121-122. La distancia entre Puerto de la Soledad y el Puerto de la Cruzada (llamado Egmont por los ingleses) sito en la isla de la Trinidad era de 180 millas.

Imagen N°11.

“Plano de las Yslas Maluinas situadas en la latitud de 51 grados 28 minutos Sur, y en 316 grados 30 minutos de longitud según el Meridiano de Tenerife, arreglado a los últimos reconocimientos hechos en ellas por Mar, y Tierra de su Orden de su Gobernador D<sup>o</sup> Phelipe Ruiz Puente, en el año de 1769”



Fuente: AGI, MP, Buenos Aires, 82 y 82 BIS

Las instrucciones escritas el 30 de noviembre de 1769 por el gobernador Ruiz Puento al teniente de infantería Mario Plata para que negociara con los ingleses establecidos en Puerto Egmont tienen el tono de un reclamo airado y sorprendido, pero todavía diplomático y amable<sup>83</sup>. En las notas que envía a los británicos con los que entabla diálogo, Ruiz Puento finge ignorar el nombre de la fragata de guerra inglesa y el de su capitán, y apuesta fuerte por la *incredulidad* que le despierta la situación<sup>84</sup>. Mario Plata tenía varias comisiones: entregar una carta al capitán de la referida fragata; una “esquela amistosa con que se acompaña un pequeño regalo” al comandante del establecimiento (si fuera otra persona)<sup>85</sup>; hacer una averiguación oral sobre el incidente con el pilotín Santos y, por último, requerirle sobre las razones por las cuales están navegando allí y exigir que se retiren<sup>86</sup>. Para Ruiz Puento las reglas están claras y el dominio de su rey sobre esos mares no está en discusión. Pero no pierde los modales: aparte la amabilidad de las notas donde se dice sorprendido, envía esquela amistosa y regalo.

La protesta presentada por el capitán Mario Plata<sup>87</sup> no surte el efecto esperado por el gobernador de Malvinas. Sin embargo, su informe nos permite acceder al detalle de las negociaciones orales y escritas que desarrolló a bordo de la fragata *Tamer* anclada en bahía del Diamante, es decir, en terreno enemigo<sup>88</sup>. Después de varias conversaciones y de una protesta escrita, Plata volvió a puerto de la Soledad, desde donde envió el mencionado informe al ministro Arriaga, donde incluyó la observación que pudo hacer de Puerto Egmont y el relato de su experiencia<sup>89</sup>.

83 Instrucciones del gobernador Ruiz Puento al teniente Mario Plata, desde Malvinas. AGI, Buenos Aires, 552, f. 862-864.

84 Carta de Ruiz Puento al comandante del pretendido establecimiento. AGI, Buenos Aires, 552, f. 874-876.

85 Malvinas, 30 de noviembre de 1769. Ambas en AGI, Buenos Aires, 552, f. 870-872. La esquela amistosa de Ruiz Puento, de 30 de noviembre de 1769: AGI, Buenos Aires, 552, f. 873.

86 Instrucciones del gobernador Ruiz Puento al teniente Mario Plata, desde Malvinas. AGI, Buenos Aires, 552, f. 862-864.

87 Protesta hecha por el oficial comisionado al comandante inglés don Antonio Hunt sobre los excesos cometidos por esta hta aquella fha, en contravencion con los tratados, y de la buena fè y armonia que subsiste entre las dos naciones, Bahía del Diamante o Escandallo, 10 de diciembre de 1769. AGI, Buenos Aires, 552, f. 868 (es copia).

88 Acosta Hidalgo Nieto, *La cuestión*, p. 627, que es la que los ingleses llamaban White Rock Port. El detalle de las negociaciones en Barrera, “Fronteras en el mar, conversaciones a través de la niebla”.

89 “Dicha Colonia consiste en siete Casas havidadas por algunos de los que tripulan las dos Fragatas que estaban en ellas nombradas Tamer y Favorita; dichas Casas están en esta forma” Mario Plata a Arriaga, Relación sumaria presentada por Mario Plata por los sucesos de Puerto Egmont, desde Malvinas, 29 de diciembre de 1769. AGI, Buenos Aires, 552, f. 893-895.

## DE LOS DIÁLOGOS A LA EXPULSIÓN: UNA ESCALADA ABRUPTA

A comienzos de 1770, órdenes de Arriaga en mano, Francisco de Paula Bucareli, gobernador de Buenos Aires, comisionó una pequeña flota con el objeto de explorar el asentamiento británico en Puerto Egmont<sup>90</sup>. Fernando de Rubalcava partió desde Montevideo a finales de enero de 1770, entró en la bahía de la Cruzada el 17 de febrero y el 20 dirigió un oficio a Hunt, donde manifestaba “su sorpresa al comprobar la existencia de un establecimiento británico en territorio español, violatorio de los tratados en vigor”<sup>91</sup>. Ese fue el comienzo de varios diálogos entre autoridades de las flotas españolas con los jefes de las embarcaciones y del establecimiento británico de Puerto Egmont, durante los cuales intercambiarían argumentos para sostener la legitimidad de su presencia tanto como amenazas para que el otro se retirase de esas islas y aguas. La amenaza de uso de la fuerza de Rubalcava fue tímida. Se mantuvo anclado frente al puerto por ocho días más, tomó notas y elaboró un plano. Comandaba una flotilla de tres naves: *Santa Catalina*, *Santa Rosa* y el chambequín *Andaluz*, nuevamente bajo el mando de Domingo Perler y Rabasquino. Se consideró en inferioridad de fuerzas y se retiró, pero no regresó a Montevideo, sino que fue a puerto de la Soledad, donde ofreció a Ruiz Puente una descripción del asentamiento y el inventario de armas de los intrusos. Entre los materiales que produjo esta expedición se encontraba un plano del puerto de Santa Catalina (Egmont) levantado el 18 de febrero de 1770 por el capitán de fragata y comandante del chambequín *Andaluz*, Domingo Perler<sup>92</sup>. Si los planos de las islas elaborados a instancias de Ruiz Puente y Bernazani desde Puerto de la Soledad relevaron sobre todo información importante para mover las tropas por tierra hasta el estrecho San Carlos -que los ingleses llamaban Falklands Sound- y fueron útiles para vigilar ese corredor<sup>93</sup>, los precisos mapas que hizo Perler durante febrero de 1770 fueron los utilizados más tarde cuando Madariaga organizó tramo final del sitio y desalojo de Puerto Egmont<sup>94</sup>.

---

90 He examinado detalladamente la preparación y ejecución de esto en Barriera, Darío G. “Fronteras en el mar, conversaciones a través de la niebla”, donde se consigna con precisión toda la documentación utilizada. Aquí retomo algunos datos mínimos para poder entrar en la fase final de la argumentación.

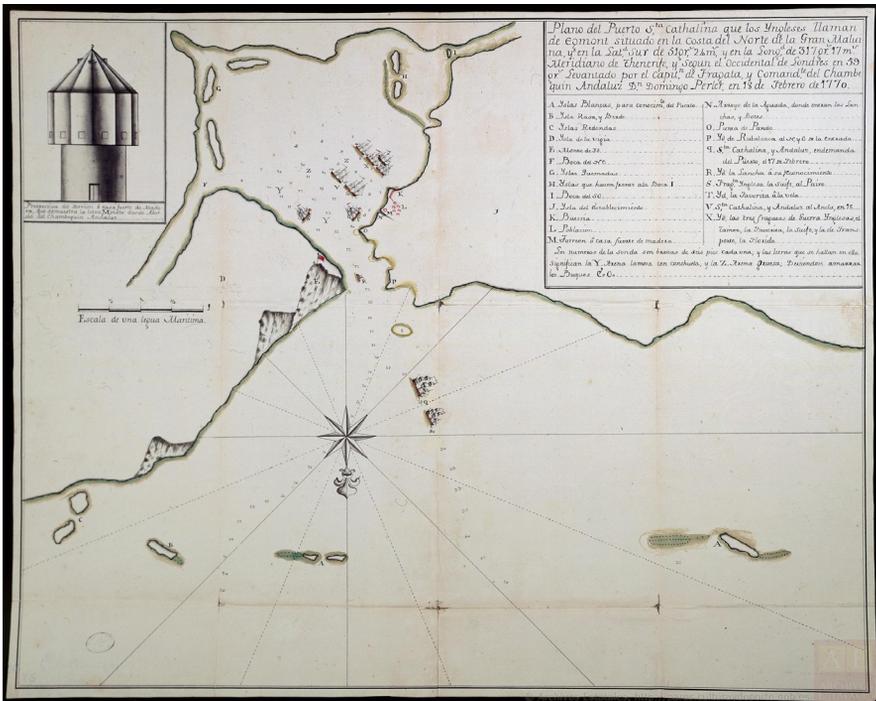
91 AGI, Buenos Aires, 552, f. 923.

92 “Plano del Puerto Santa Catalina que los Yngleses llaman de Egmont situado en la costa del Norte de la Gran Maluina, y en la Latitud Sur de 51 grados 24 minutos, y en la Longitud de 317 grados 17 minutos Meridiano de Thenerife, y según el Occidental de Londres en 59 grados. Levantado por el Capitán de Fragata y Comandante del Chambequín Andaluz D. Domingo Perler, en 18 de febrero de 1770”. AGI, Mapas y Planos, Buenos Aires, 86.

93 Barriera, “Un gobernador para el Sur del mundo”.

94 Perler también hizo parte de esa expedición. Archivo Histórico de la Armada, Archivo del Museo Naval de Madrid, 0447, 4, f. 11.

Imagen N°12. Plano del Puerto Santa Catalina que los Yngleses llaman de Egmont situado en la costa Norte de la Gran Maluina, y en la Latitud Sur de 51 grados 24 minutos, y en la Longituf de 317 grados y 17 minutos, y en la Longitud de 317 grados 17 minutos Meridiano de Thenerife, y según el Occidental de Londes en 159 grados. Levantado por el Capitán de Frahata y Comandante del Chambequin Andaluz D. Domingo Perler, en 18 de Febrero de 1770"



Fuente: AGI, MP, Buenos Aires, 86

Durante marzo de 1770 dos embarcaciones españolas fueron a Buenos Aires para llevar información y pedir refuerzos. Mientras tanto, del lado británico, la defensa de las islas se debilitaba: una de las fragatas (la *Tamer*, al mando de Anthony Hunt, quien había resistido la aproximación de Rubalcaba) había regresado a Plymouth; la fragata *Swift* (al mando de George Farmer) se había estropeado en el estrecho de Magallanes y la cobertura del asentamiento había quedado reducida a la corbeta *Favourite* (comandada por William Maltby).

El 26 de ese mes de marzo, el gobernador de Buenos Aires (Bucareli) dispuso una nueva expedición. El 8 de mayo de 1770 partió desde Montevideo al mando del propio jefe de la División Naval de Montevideo (desde fines de 1768), Juan Ignacio de Madariaga, una expedición ambiciosa y con carácter

agresivo: cinco embarcaciones (cuatro fragatas y un jabeque), 1.500 hombres y tren de artillería -esta expresión denotaba preparación suficiente o, como sugería por entonces la RAE, “el aparato y prevención de las cosas necesarias para algún viaje o expedición de campaña”<sup>95</sup>-. La composición de la flota, impresionante respecto de las expediciones anteriores, fue la siguiente: cuatro fragatas (la *Industria*, al mando de Juan Ignacio de Madariaga, con 26 cañones y 262 soldados y marineros; la *Santa Bárbara*, al mando de Joseph Díaz Veanes, con 26 cañones y 260 soldados y marineros; la *Santa Catalina*, al mando de Fernando Rubalcava, con 26 cañones y 260 soldados y marineros; y la *Santa Rosa*, con 26 cañones y 122 soldados y marineros). La quinta embarcación era el jabeque *Andaluz*, al mando de Domingo Perler, con 30 cañones y 179 soldados y marineros, y por último un bergantín, el *San Rafael*, al mando de Crispín Francisco Díaz. En la tropa había además 294 hombres de la compañía de Granaderos del Regimiento de Infantería de Mallorca y la única batería de desembarco que llevaban contaba con 2 cañones de 8 libras, 5 cañones de montaña y 2 obuses. Casi todos habían participado ya de alguna expedición previa a la Patagonia oriental o a Malvinas: el armamento expresaba la reunión de casi todas las fuerzas que durante los últimos años se habían ido apostando en Buenos Aires y Montevideo bajo la jefatura de Madariaga con sede en Montevideo.

### ¿Quién era Madariaga?

Semejante movilización no podía confiarse a un improvisado, y Madariaga no lo era. Pero además de no serlo, Madariaga era *alguien*. Y no en Montevideo, donde acababa de llegar, sino que era alguien en el marco de la monarquía española y en la historia de su defensa a escala global.

Juan Ignacio de Madariaga y Aróstegui era nieto e hijo de coroneles de artillería de Su Majestad: José de Madariaga y Uribe, y Andrés de Madariaga y Franquelin, respectivamente. Su madre era de los Aróstegui de Bermeo, y sus hermanas (Ana María y María Ignacia) fueron casadas con sendos Mendoza, parientes de los Aróstegui, todos vizcaínos. Su expediente no gasta mucha flema para que se le asigne la Orden de Santiago (1758), que consigue sin mayor dificultad. Contrajo matrimonio con Concepción de Iturrigaray, hija del factor general de la Real Compañía de La Habana y de una tía suya, Manuela de Aróstegui, asentados en Cádiz. Estudió filosofía, leyes y náutica. Recibió

---

95 Real Academia Española. *Diccionario de Autoridades*. Madrid, 1780, p. 898. También “El conjunto de la artillería y todo lo necesario para servirla, y transportarla, y asimismo las demás armas, y municiones de guerra que puede necesitar un ejército.” Real Academia Española. *Diccionario de Autoridades*. Madrid, 1770, Vol. I, p. 348.

el título de alférez de navío en 1740. Su carrera en los mares comenzó con la guerra del Asiento, yendo a Cartagena para defender los territorios españoles en el Caribe del ataque de Vernon, y participó de las exitosas defensas de Bocachica y San Lázaro. En 1744 el marqués de la Ensenada lo destinó a La Habana. En diciembre su barco fue apresado y estuvo entre los hombres abandonados en la isla Cayo de Sal (Bahamas), desde donde volvió a La Habana en un bote después de remar una semana. Al año siguiente volvió a La Coruña, y durante la Guerra del Asiento atravesó el Atlántico en tres ocasiones, tocando los puertos de Cartagena de Indias, Veracruz y La Habana. Después de 1750 hizo varias comisiones secretas en territorio italiano, practicó el corso en el Mediterráneo y en 1754 fue embarcado nuevamente hacia América bajo el mando de José de Iturriaga para participar de la comisión de límites que desembarcó en Cumaná. En 1755 su hermano Juan Antonio fue nombrado administrador de Correos de Cádiz.

Juan Ignacio de Madariaga recorrió y cartografió parte de la cuenca del Orinoco en 1756 y parte de su conexión hacia el Amazonas en 1757. El propio Iturriaga lo mandó de regreso a España, donde entregó los resultados de la expedición a los nuevos secretarios de Estado, Ricardo Wall y Julián de Arriaga: fue separado de la comisión de límites y enviado al Despacho de Marina, en Ferrol. Durante los años siguientes volvió a combatir el corso norafricano exitosamente y, a finales de 1761, fue enviado a La Habana. Cuatro días después de que los ingleses comenzaran con el ataque a ese puerto el 6 de junio de 1762, Juan Ignacio de Madariaga fue nombrado comandante general de la isla de Cuba. Resistió por espacio de dos meses hasta que, como es sabido, la fortaleza cayó en manos inglesas el 11 de agosto de ese año. Se le ordenó volver a la Península y el 23 de noviembre de 1763 fue citado por el conde de Aranda para rendir cuentas ante la Junta que evaluaba el desempeño de las fuerzas españolas en aquel desastre. Siguió sumando títulos y ocupando lugares de decisión desde donde podía favorecer a los más cercanos (por ejemplo a su propio hermano, desde la junta que trató la creación del correo marítimo). En 1767 fue destinado al departamento de Marina de Cádiz y volvió a la lucha contra el corso en el Mediterráneo. El 14 de octubre de 1768 se le encargó pasar a Montevideo, donde tendría que ocuparse de la defensa marítima, otra vez, de una isla atacada por los ingleses<sup>96</sup>.

Este es el hombre que lideraba toda la flota que entre el 3 y el 6 de junio de 1770 llegó a la bahía de Puerto Egmont y se aprestaba a expulsar el asentamiento

96 He construido todo este apartado con base en el minucioso trabajo de Herrero Gil, María Dolores. "Juan Ignacio de Madariaga Aróstegui: una vida al servicio de la Real Armada". *Revista de Historia Naval*, N°116, 2012, pp. 73-92.

británico con expresas instrucciones de evitar una guerra. Las intimaciones de Ignacio de Madariaga al capitán de la fragata *Favourite* (a veces mentada como corbeta) -William Maltby- y al comandante del torreón, George Farmer para que abandonaran la instalación comenzaron el 7 de junio. El intercambio posterior, que incluyó comunicaciones orales y escritas, terminó muy poco después, pero lo que nos interesa en este caso es el procedimiento específicamente militar: Madariaga acercó sus embarcaciones a tiro de pistola de la *Favourite* y, el 10 de junio de 1770, después de amenazar dos veces con hacer uso de la fuerza, abrió fuego contra ella solo una vez, precipitando el pedido de capitulación, que fue solicitado por un oficial británico. La secuencia de decisiones y la ejecución de las instrucciones permiten sostener que la elección de un elemento de esta jerarquía para conducir la acción estaba perfectamente calibrada con la dimensión que Madrid otorgaba al conflicto.

## EL DESALOJO DE PUERTO EGMONT

La guarnición británica de Puerto Egmont contaba con apenas 156 hombres, mientras que Madariaga estaba al mando de un contingente que era diez veces superior al que atacaba. Pero lo interesante es que el comandante de las fuerzas españolas no solo no ocultaba esta superioridad sino que la manifestaba para evitar el combate: Madariaga comenzó el diálogo con William Maltby dejándole claro que se hallaba en una situación de superioridad evidente. Lo primero que dice a Maltby es que si la disputa llegara al terreno del uso de la fuerza, él gozaba de una potencia *imponderablemente mayor* (sic). Ninguno de sus predecesores -Ángel Santos, Mario Plata y Fernando Ruvalcaba- había estado en esta posición, y Madariaga entiende que, para guardar “la buena armonía” reinante entre sus respectivos soberanos, una retirada *motu proprio* era muy conveniente. La intimación por trámite abreviado -enuncia en el mismo texto las tres veces de rigor que debe ser formulado el reclamo- es un último gesto de urbanidad militar que no está exento de impaciencia, pero que tampoco es protocolarmente infrecuente en los campos de batalla. La nota que dirigió en el mismo momento al comandante del asentamiento en tierra, George Farmer, a quien insta a desalojar ese “princiado establecimiento” es similar. La diferencia estriba en que a Farmer le da una descripción de las fuerzas que cuenta para rendir la Plaza: “1400 hombres de desembarco, y los 526 de tropa escogida”. Y esto es porque, como comunicó conjuntamente a Farmer y a Maltby, si él fuera embajador en Londres les demostraría los justos títulos del soberano español de palabra, pero estando en el sitio, “no es tiempo de palabras sino de obras ni es de mi incumbencia promover cuestiones sino

executar operaciones dejando a nuestras corttes las disensiones en derecho: portanto repito a VMS quanto les intimo en la adjunta. Luego para servirles rogando a Dios les guarde muchos años”<sup>97</sup>.

Las amenazas vertidas por Madariaga fueron seguidas de algunos intentos de dilación por parte de los jefes británicos, también de algunas palabras que seguramente hubiera preferido no leer: que “el Rey de la gran Bretaña mi Real Amo tiene fuerzas suficientes para pedir satisfacion en qualquiera parte del globo de qualquier poder que sea, que se atreva a insultar la vanderá inglesa”<sup>98</sup>. Tanto Matlby como Farmer intentaban recordar a Madariaga que la superioridad de la armada británica podía manifestarse en cualquier parte del globo”<sup>99</sup>. La potencia de la amenaza que formulaban estos comandantes no radicaba en un poder de fuego que no tenían, sino en la fantasmática de la espacialidad de un enfrentamiento ulterior: “en cualquier parte del globo” podía querer decir, por ejemplo, en el Atlántico norte, frente a las costas gallegas. Nadie en la corte española quería eso.

Los comandantes George Farmer y William Maltby aceptaron entregar el torreón, la batería del muelle y el establecimiento “por reconocer la superioridad de mar y tierra con que nos bemos atacados”. Una capitulación minuciosamente revisada por Madariaga perfeccionó con la escritura de gestos y actos de autoridad la jurisdicción española, asumiendo incluso los costos materiales a través de la promesa escrita de resarcimientos por todo aquello que no pudieran cargar en la fragata.

Puerto Egmont tenía un valor relevante por las condiciones que ofrecía su ubicación: el contador del gobierno de las islas, Miguel Bernazani, que estuvo allí y lo observó, escribió que el puerto de la Cruzada (Egmont) era “más ventajoso que el de la Soledad de la otra Malvina por tener la entrada y salida para mayor número de vientos”<sup>100</sup>. Sin embargo, Madariaga tenía muy claro -se lo habían hecho saber en las instrucciones- que este asentamiento solo

97 Madariaga a Farmer y Maltby, en conjunto. Desde la Industria, en la bahía de la Cruzada, 8 de junio de 1770. AHN, Estado, 4847, 30, f. 11. En las copias españolas, los nombres ingleses aparecen escritos de muy diferentes formas: Farner, Farmen, Maltoy, Maltoi. Los mantengo estabilizados en inglés para su correcta comprensión.

98 Farmer a Madariaga. Puerto Egmont, 9 de junio de 1770. AHN, Estado, 4847, 30, f. 14.

99 Defender al soberano o la bandera británica parece ser la misma tarea para los comandantes: la una remite al otro, no hay confusión posible. Además, izar una bandera contaba como el primero de esos “actos externos y visibles” de los que hablaba Puffendorf (1710) a través de los cuales el actor se manifestaba ante unos espectadores cuyo silencio podía traducirse en aceptación de la exclusión que supone la apropiación. Herzog, Tamar. *Fronteras de posesión. España y Portugal en Europa y las Américas*. Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2018 [2015], p. 60.

100 Miguel Bernazani desde Puerto de la Cruzada o Egmont, 22 de julio de 1770. AGI, Buenos Aires, 552, f. 913.

formaba parte de una configuración mayor. El objeto de la defensa era, según él mismo escribió, “estas Islas, Puertos y Costas Magallánicas” de las cuales el rey de España era su “legítimo Dueño”<sup>101</sup>.

El caso analizado es elocuente: cuando la armada española, con Madariaga, se encontró militarmente muy superior a las fuerzas británicas en Puerto Egmont, consiguió la inmediata rendición local de sus comandantes. Pero el embajador español en Londres protagonizó una negociación que no se correspondía con esa situación, sin que esto se debiera a una falta de oficio, impericia o corrupción: la fragilidad de la paz pactada y la conciencia de una inferioridad de la propia armada en una economía de guerra que tuviera en cuenta todo el conjunto, convirtió a Masserano en un negociador frágil y maleable, que debía ceder diplomáticamente si -después de junio de 1770- lo que quería era, justamente, prestar un buen servicio. La experiencia reciente impedía al negociador cortesano refrendar en el papel la victoria militar obtenida en la bahía de la Cruzada, porque el escenario de la disputa no se reducía al teatro de operaciones (Puerto Egmont o de la Cruzada), sino que lo que se estaba jugando era la continuidad de la paz en los mares de Europa. La memoria de los furtivos desembarcos ingleses en la Patagonia a ambos lados de los Andes (desde el siglo XVI), la del incendio de Paita (1741), de la Guerra del Asiento (1739-1748)<sup>102</sup>, los rumores de la ocupación de la isla Juan Fernández en el Pacífico (1750) pero sobre todo las muy recientes tomas de Manila y la Habana (ambas en agosto de 1762, superadas pero muy onerosamente), la devolución francesa de Menorca a Gran Bretaña (1763) y el ataque anglo-luso a Colonia de Sacramento durante ese mismo año, estaban muy presentes: eran *memoria reciente* y las decisiones que tomaban los gobernadores australes como Bucareli o Ruiz Punte, así como las conversaciones entre cortesanos y los informes desde las audiencias los citaban como fragmentos de una

---

101 Madariaga a Farmer y Maltby, en conjunto. Desde la Industria, en la Bahía de la Cruzada, 8 de junio de 1770. AHN, Estado, 4847, 30, f. 12.

102 Que, como señala Carmen Yuste, en los hechos significó una interrupción de la regularidad de las flotas, “temporalmente suspendidas y sustituidas por registros sueltos hasta 1757, para ser canceladas en definitiva en 1778”. Yuste, Carmen. “Mi travesía de investigación por el Pacífico del siglo XVIII. Comercio y comerciantes en el Galeón de Manila”. Martínez López-Cano, María del Pilar; Pinzón, Guadalupe y Sanchiz Ruiz, Javier (coord.). *Nueva España y el Pacífico Hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2023, pp. 21-45, p. 33. Sin embargo no fueron pocos: según Lamikiz, entre 1740 y 1760 llegaron al Callao entre uno y tres registros anuales. Lamikiz, Xavier. “Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII”. *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Vol. 25, N°2, 2007, pp. 233-260, p. 240.

historia cuya repetición no había que alentar<sup>103</sup>. Como dejan ver las esquelas que intercambiaron Madariaga, Farmer y Maltby en el momento de máxima tensión, esos argumentos también eran conocidos y mentados por los ateridos comandantes que se enfrentaban no solamente a rivales armados sino también a las condiciones ambientales cuya prolongación seguramente no festejaban.

El episodio no derivó en una guerra, como se ha dicho, porque Madariaga consiguió precipitar la capitulación de los ingleses sin desatar una verdadera batalla en el teatro de operaciones y porque tras las negociaciones diplomáticas, el 22 de enero de 1771 se firmó la “Transaccion entre los reyes de España é Inglaterra con motivo de ciertos actos hostiles acaecidos en las Islas Malvinas”<sup>104</sup>. En este texto, que desde el título reconocía la “hostilidad” denunciada por los británicos, la monarquía española no obstante “refirmaba sus derechos”, permitiendo un retorno temporal de los ingleses a Puerto Egmont “en consideracion al amor que [el Rey de España] tiene á la paz y á que continúe la buena armonía con su Majestad británica, y reflexionando que aquel suceso pudiera interrumpirla, ha visto con desagrado dicha empresa capaz á turbarla”<sup>105</sup>, aunque dicha restitución “del fuerte y puerto llamado de Egmont no perjudica de modo alguno á la cuestion del derecho anterior de soberanía de las Islas Malvinas, por otro nombre de Falckland”<sup>106</sup>. De acuerdo con lo convenido por escrito, los ingleses retornaron al puerto -donde el gobernador español de Malvinas restituyó instalaciones y objetos decomisados en junio del año anterior- y lo ocuparon el 16 de septiembre de 1771. Como escribió Paul Groussac, “si las Malvinas dieron poco que hablar durante los tres años en que fueron ocupadas simultáneamente por España e Inglaterra (1767-1769), confesemos que se desquitaron ampliamente durante los dos que siguieron”<sup>107</sup>.

103 Existía una clara conciencia sobre la interconexión que tenían episodios en apariencia nimios en las relaciones entre monarquías: no aludo aquí a los casos que conciernen a la relación entre España y Portugal (y que, desde la década de 1730 informan buena parte de la relación fronteriza rioplatense, cuyo momento más álgido se ubica entre 1763 y 1777). Remito a Prado, Fabricio. *El borde del imperio. Redes atlánticas y revolución en el Río de la Plata borbónico*. Buenos Aires, Prometeo, 2021, entre otros.

104 Calvo, Carlos. *Colección completa de los tratados, convenciones, capitulaciones, armisticios y otros actos diplomáticos de todos los estados de América Latina*. Tomo II. París, Lib. Durand, 1872, pp. 391-396.

105 Torre Revello, “La promesa secreta y el convenio anglo-español sobre las Malvinas de 1771 (nuevas aportaciones)”. Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas, XCVII, 1952, pp. 12-13.

106 Calvo, *Colección completa de los tratados*, Tomo II, pp. 391-396.

107 Groussac, *Las islas*, p. 126.

No obstante que dentro de la Corte el grupo liderado por Aranda no deseaba la guerra -pero tampoco la temía<sup>108</sup>, consideraba que España estaba en la mejor situación para enfrentarla- se impuso la postura pacifista de Grimaldi-Choiseul y la solución adoptada para terminar con este conflicto y evitar la guerra en el continente europeo fue un verdadero dolor de cabeza para todos los participantes en el entendimiento: el rey español aborrecía por escrito las acciones que había impulsado a través de sus ministros, declamaba por el mismo medio la persistencia de su dominio soberano sobre la isla, pero ordenaba a su embajador extraordinario en Londres, el príncipe de Masserano, pactar oralmente con Rochford una “cláusula secreta” por la cual los británicos se comprometían a evacuar definitivamente el puerto tres años más adelante. Las concesiones por escrito a cambio de una promesa oral -de la cual evidentemente tenemos noticia por discusiones que se dieron por escrito *a posteriori*-<sup>109</sup> le valieron duras críticas al príncipe de Masserano tanto como al propio Carlos III<sup>110</sup>. En Londres, George III recibió igual cantidad de críticas después de que la oposición política exigió revisar la documentación en el *Parliament* y evaluó que su rey había resignado soberanía sobre esos mares del Sur<sup>111</sup>. La postrera confirmación de la existencia de la promesa oral y de su cumplimiento se consumó cuando, de acuerdo con lo que varios habían dicho sobre la misma, Port Egmont fue nuevamente evacuado sin que mediara intimidación armada el 22 de mayo de 1774<sup>112</sup>.

## CONCLUSIONES

Como deja ver la escena del encuentro diplomático entre Masserano y Shelburne -paso de comedia que resume alrededor de una mesita lo que sucedía a miles de kilómetros en mares, islas y costas-, los compromisos firmados entre monarcas de una y otra corona, en ocasiones, podían considerarse menos una obligación que una sugerencia o una hoja de ruta. No existía una autoridad de

---

108 El ministro de finanzas aseguraba que antes de tres meses podía contar con 30 millones de libras de presupuesto extraordinario para encarar el asunto. Olaechea, Rafael y Ferrer Benimeli, José Antonio. *El Conde de Aranda*. Huesca, Ibercaja, 1998, pp. 59-60.

109 Que se tiene por cierta con base en las memorias de lord North, *Historia de la administración de Lord North, primer ministro de Inglaterra y de la Guerra de la América Septentrional hasta la paz...* Madrid, 1806, lib. I, cap. II [en inglés en 1781 y 1782], traducción al francés por Michel René Hilliard d'Auberteuil en 1784. La traducción española se hizo directamente del inglés. La disputa por Puerto Egmont se completó cuando el establecimiento fue desalojado por los británicos el 22 de mayo de 1774.

110 Torre Revello, “La promesa”, pp. 11-12.

111 Johnson, *Falkland-Malvinas*, 2012.

112 Torre Revello, “La promesa secreta y el convenio anglo-español sobre las Malvinas de 1771 (nuevas aportaciones)”. Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas, XCVII, 1952, pp. 12-13.

aplicación capaz de hacerlos cumplir y, por lo tanto, la dinámica según la cual evolucionaban las fuerzas relativas de las partes firmantes era un elemento crucial para considerar honrarlos o elidirlos. Incluso si mi interpretación no fuese del todo correcta, lo seguro es que los acuerdos entre soberanos no se traducían en conductas consecuentes. Aunque legítimos y formalmente respetados, pactos y tratados frecuentemente eran sobre todo ignorados por monarcas y secretarios<sup>113</sup>. Tampoco gozaban de un apoyo unánime (a veces ni siquiera mayoritario) por parte de las cortes y las élites de cada monarquía firmante.

Por otra parte, del lado británico, las fuerzas económicas que operaban en vestimenta política dentro del Almirantazgo durante el reinado de George III no cuadraban necesariamente con las clásicas divisiones parlamentarias entre *whigs* y *tories*. Durante la década de 1760, “faccioso” o “partidista” fueron expresiones utilizadas por el rey como epítetos dirigidos a quienes se le oponían. Antes de la crisis del Atlántico sur, George III había conseguido imponer un primer ministro de su elección, y parecía terminar la década fortalecido<sup>114</sup>. A esto debe agregarse que sobre este fondo se montaba una cantidad de agentes que, con o sin bandera, movían parte de la economía mundo sin pasar por consideraciones jurisdiccionales. Las discusiones sobre el *mare liberum* y las apelaciones al comercio como un derecho natural eran, en cualquier caso, refinamientos jurídicos que bucaneros y piratas manejaban como predicativos no obligatorios de sus prácticas, que seguían otras reglas<sup>115</sup>.

La apelación a la historia como derecho -por ejemplo, a la identificación de un primer ocupante o un primer poseedor de un territorio, en este caso insular- dependía de informaciones que, en general, eran datos producidos por los propios interesados, sobre los cuales se montaba un discurso político<sup>116</sup>. Así, relatos y diarios de viaje, generalmente acompañados de dibujos o mapas cuya fiabilidad, entre los siglos XVI y XVIII, ha sido discutida en numerosas ocasiones, fueron esgrimidos frecuentemente como “pruebas” en conversaciones o negociaciones de índole despereja: intercambios entre comandantes enemigos en las islas, o diplomáticos en alguna confortable

113 El caso del secretismo en torno a la expedición hacia Malvinas enviada con el conocimiento de Luis XVI ilustra bien cómo podía suceder esto incluso entre coronas de la misma dinastía y monarcas que eran parientes.

114 Thomas, Peter D. *George III. King and politicians, 1760-1770*. Manchester, Manchester University Press, 2002.

115 Calafat, Guillaume. *Une mer jalouse. Contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVIIe siècle)*. Paris, Seuil, 2019.

116 Tamar Herzog dice que todo esto dependía de informaciones que los contemporáneos no conocían. Herzog, *Fronteras de posesión*, p. 41.

estancia europea. Si, como dice Tamar Herzog, es posible que los actores no conocieran bien los datos que esgrimían, lo cierto es que operaban según procedimientos que dominaban perfectamente. Por citar solo un par de ejemplos: durante la ya citada conversación entre Shelburne y Masserano, el primero le dice al embajador del rey de España que los ingleses habían llegado antes que los españoles a esa zona de América y le cita los “mapas y libros de viajes que están en el Museum”<sup>117</sup>. Luego, en medio del conflicto, durante mayo de 1770, Grimaldi recibió de Masserano un mapita publicado en Londres por los ingleses, y le encargó a Arriaga que hiciera copias, sugiriéndole que “sería bueno poner alguna nota que declarase no deber causar perjuicio à la pertenencia de aquellas islas a SM el que los ingleses en su mapa les hayan puesto sus nombres voluntariamente”<sup>118</sup>. La aclaración, como se ve, era parte de una forma de proceder que se tenía por frecuente entre las modalidades que usaban los negociadores para configurar soberanía.

En el terreno, la superioridad militar de la expedición española al mando de Juan Ignacio de Madariaga -también, hay que decirlo, sucedánea de los informes previos, que permitieron una aproximación segura y coordinada- fue tan evidente que los jefes al mando del establecimiento británico no tuvieron otra alternativa que pactar en los mejores términos para que se les permitiera regresar a su tierra. Según surge de la tensión entre los contratos y las situaciones prácticas, tales como las que se atravesaban en el mar o en las cortes, el uso o la amenaza del uso de la fuerza, en el corto plazo, tornaba las situaciones menos inciertas. Pero lo realmente interesante es que, finalmente, la superioridad en un solo campo -el de los títulos, el recurso a las doctrinas jurídicas o el del uso la fuerza- no bastaba por sí solo ni era un insumo de suma fija para los otros. Y esto fue así porque tratándose de monarquías con vocación imperial de alcance global, cualquier situación de conflicto debía ser considerada en un tablero que contenía piezas y movimientos esparcidos por todo el globo, por lo cual los agentes negociadores tenían que estar en algún centro donde convergiera cierta concentración de información.

Estos archipiélagos geográficos tenían un lugar clave en ese archipiélago de gobierno que configuraba la Monarquía hispánica. La enorme cantidad de avisos sobre la situación de Puerto Egmont enviados por el secretario de Estado a gobernadores y funcionarios de diversos puntos de la monarquía da cuenta del carácter global y conectado que se asignaba al problema<sup>119</sup>. Para

---

117 Masserano a Grimaldi. Londres, 29 de septiembre de 1766. AGS, Estado, 6961, doc. 817.

118 Grimaldi a Masserano. Aranjuez, 30 de mayo de 1770. AGI, Buenos Aires, 552, f. 980.

119 AGI, Indiferente General, 413, doc. 2.

los británicos, lógicamente, era un trampolín<sup>120</sup> clave para el comercio con el virreinato peruano, base de repostaje para loberos y balleneros así como punto estratégico en la permanente disputa que planteó la Corona británica a la española en materia de pretensiones territoriales en América del Sur. En definitiva, estas disputas -incluso si por plazas pequeñas- formaban parte de estrategias y tácticas que se ejecutaban de manera espacialmente discontinua pero que exigían aspirar a una coordinación que expresada globalmente.

Por fin, solo quiero subrayar que he tratado de evitar la perspectiva genealógica de cualquier historia nacional/nacionalista (la trampa de cualquiera de los nacionalismos reconocibles en esta historia acecha detrás de cada dato). Mi intento -cuyo éxito o fracaso no me toca juzgar- ha sido el de rescatar este episodio del anecdotario bélico y diplomático, colocarlo en una secuencia significativa -el carácter global de las disputas territoriales entre monarquías imperiales a finales del siglo XVIII- y conectarlo con otras situaciones. Mi herramienta ha sido la teoría política situada que surge de los lenguajes nativos utilizados por los agentes para disputarse un sitio que, aunque pequeño y alejado de los mares de Europa, estaba ubicado en una zona clave del proceso de mundialización que estaba en su fase ascendente<sup>121</sup>. La región, desde ambas bocas del Estrecho hasta Malvinas, era estratégica y tácticamente relevante por su cercanía a la única conexión bioceánica navegable al Sur de América. Un sitio por donde, desde 1740 transitaba un tráfico creciente entre economías pujantes<sup>122</sup> que, en su conflictuante expansión, provocaban disputas políticas.

---

120 La idea de las islas como trampolín en Urbina, Ximena. "El frustrado fuerte de Tenquehuen en el archipiélago de los Chonos, 1750. Dimensión chilota de un conflicto hispano-británico". *Historia*, Vol. 47, N°1, 2014, pp. 133-155, p. 145.

121 Bonialian, Mariano. *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español, 1680-1784. La centralidad de lo marginal*. México. El Colegio de México, 2012.

122 Mazzeo no da cifras pero afirma que el incremento del comercio autorizado por el Callao a partir de 1740 está vinculado con los repartos y los permisos especiales a las grandes compañías. Mazzeo, Cristina. "Intercambios mercantiles en el Pacífico sur: el comercio de exportación de Perú y Cádiz. 1700-1820". *Revista de Historia*, N°43, 2001, pp. 167-184, p. 173. Véanse también las aportaciones ya citadas de Lamikiz y Bonialian.

## BIBLIOGRAFÍA

### Fuentes de archivo

Archivo Histórico de la Armada, Museo Naval de Madrid, Ms. 2162 y 447.

Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN), Estado, 3372 y 3397.

Archivo General de Indias (AGI), Audiencia de Buenos Aires, 552.

Archivo General de Simancas (AGS), Estado, 6957, Inglaterra; Estado, 6961. Inglaterra. Correspondencia del Príncipe de Masserano en los meses de agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 1766; Estado, 6962. Inglaterra. Años de 1749 y 1750. Varios hechos sobre la expedición Inglesa a Malvinas.

### Fuentes publicadas

Caillet-Bois, Ricardo. *Colección de documentos relativos a la Historia de las Islas Malvinas*. Vol. I. Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 1957.

Caillet-Bois, Ricardo. *Colección de documentos relativos a la Historia de las Islas Malvinas*. Vol. II-III. Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 1961.

Calvo, Carlos. *Colección completa de los tratados, convenciones, capitulaciones, armisticios y otros actos diplomáticos de todos los estados de América Latina*, Tomo II. París, Lib. Durand, 1872.

Cook, James. *Los viajes del capitán Cook (1768-1779)*. Barcelona, Serbal, 1985.

Lodge, Richard (ed.). *The Private Correspondence of Sir Benjamin Keene*. Cambridge, Cambridge University Press, 1933.

Real Academia Española. *Diccionario de Autoridades*. Madrid, edición de 1770 y de 1780.

### Bibliografía

Barriera, Darío G. *Historia y Justicia*. Buenos Aires, Prometeo, 2019.

Barriera, Darío G. "Un rumor insistente. Saberes y circuitos de información para gobernar un archipiélago. Las islas Malvinas entre la corte y el territorio, 1756-1767". *Diálogo Andino*, N°60, 2019, pp. 57-70.

Barriera, Darío G. "Fronteras en el mar, conversaciones a través de la niebla: soberanías en disputa en el Atlántico Sur entre negociación, fuerza y derechos (notas sobre el desalojo de Puerto Egmont, Gran Malvina, junio de 1770)". *Claves, Revista de Historia*, Vol. 7, N°13, 2021, pp. 63-100.

Barriera, Darío G. "¿Quiénes se mueven y qué movilizan? Una lectura de la colonización francesa de Malvinas en el Atlántico sur (1764-1767)". *Mediterranea. Ricerche storiche*, Año XVIII, N°53, 2021, pp. 621-650.

Barriera, Darío G. "Un gobernador para el Sur del mundo: Felipe Ruiz Puente y los inicios del gobierno español de las Islas Malvinas (1767-1770)". *Mélanges de la Casa de Velázquez*, Vol. 52, N°1, 2022, pp. 249-276.

Baudot Monroy, María. *La defensa del imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*. Murcia, Editum, 2013.

Bonialian, Mariano. *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español, 1680-1784. La centralidad de lo marginal*. México, El Colegio de México, 2012.

Bonialian, Mariano. *La América Española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*. México, El Colegio de México, 2019.

Caillet-Bois, Ricardo. *Una tierra argentina. Las islas Malvinas. Ensayo basado en una nueva y desconocida documentación*. Buenos Aires, Peuser, 1982.

Calafat, Guillaume. *Une mer jalouée. Contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVIIe siècle)*. Paris, Seuil, 2019.

Channing Eberhard, Carmen. "El naufragio de la H.M.S. *Wager* (1741): sus fuentes, ediciones y valor histórico". *Historia 396*, Vol. 8, N°1, 2018, pp. 31-58.

Destéfani, Laurio (dir.). *Historia Marítima Argentina*. Tomo III. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1984.

Elkin, Dolores. "Arqueología marítima histórica en Argentina: investigaciones de naufragios acaecidos entre los siglos XVII y XX". *Magallánica*, Vol. VI, N°11, 2019, pp. 238-275.

Flammermont, Jules. *Le Chancelier Maupeou et les Parlements*. Paris, Faculté de Lettres, 1883.

García Diego, Paulino. *Jerónimo Grimaldi o El espectador afable actividad diplomática y política (1739-1784)*. UNED, 2012 [en línea, <http://e-spacio.uned.es>]

Gentinetta, Martín A. "Contribuciones de las expediciones borbónicas al control y defensa del Atlántico Austral Patagónico a finales del siglo XVIII". Favarò, Valentina; Merluzzi, Manfredi y Sabatini, Gaetano. *Fronteras. Procesos y prácticas de integración y conflictos entre Europa y América (siglos XVI-XX)*. Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2017, pp. 103-122.

Groussac, Paul. *Las islas Malvinas*. Buenos Aires, CNBP, 1936.

Goebel, Julius. *La pugna por las islas Malvinas. Un estudio de la Historia Legal y Diplomática*. Buenos Aires, Municipalidad, 1983 (edición facsimilar de la de 1951, de Yale University Press, 1927).

Herrero Gil, María Dolores. "Juan Ignacio de Madariaga Aróstegui: una vida al servicio de la Real Armada". *Revista de Historia Naval*, N°116, 2012, pp. 73-92.

Herzog, Tamar. *Fronteras de posesión. España y Portugal en Europa y las Américas*. Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2018 [2015].

Hidalgo Nieto, Manuel. *La cuestión de las Malvinas. Contribución al estudio de las relaciones hispano-inglesas en el siglo XVIII*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1947.

Johnson, Samuel. *Falkland-Malvinas. Panfleto contra la guerra*. Edición de Daniel Attala. Madrid, Fórcola, 2012 (*Thoughts on the Late Transactions Respecting Falkland's Islands Cautioned Against War with Spain, 1771*).

Lamikiz, Xavier. "Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII". *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Vol. 25, N°2, 2007, pp. 233-260.

- Mazzeo, Cristina. "Intercambios mercantiles en el Pacífico sur: el comercio de exportación de Perú y Cádiz. 1700-1820". *Revista de Historia*, N°43, 2001, pp. 167-211.
- Moriconi, Miriam. "Intersecciones críticas: doctrineros en pueblos de indios de Santa Fe después de la expulsión de la Compañía de Jesús (1767-1804)". *Revista de Ciencias Sociales*, N°26, 2014, pp. 29-48.
- Olaechea, R. y Ferrer Benimeli, J. A. *El Conde de Aranda*. Huesca, Ibercaja, 1998.
- Ozanam, Didier. "Les origins du troisième pacte de famille (1761)". *Revue d'Histoire diplomatique*, N°4, 1961, pp. 307-340.
- Ozanam, Didier. *Les diplomates espagnols du XVIIIe siècle. Introduction et répertoire biographique (1700-1808)*. Madrid, Casa de Velázquez, 1998.
- Palacio Atard, Vicente. *El Tercer Pacto de Familia*, Madrid, CSIC, 1945.
- Parry, John. *The Discovery of the Sea*. Berkeley-Los Angeles, University of California Press, 1974.
- Philpott, Robert. *An Archeological Survey of Port Egmont, Falkland Islands*. Liverpool, Liverpool Museum, 1992.
- Pinzón, Guadalupe. "Defensa del Pacífico Novohispano ante la presencia de George Anson". *Estudios de Historia Novohispana*, N°38, 2008, pp. 63-86.
- Pinzón, Guadalupe. *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Paicífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*. México, Universidad Nacional Autónoma de México/ Instituto Mora, 2011.
- Prado, Fabricio. *El borde del imperio. Redes atlánticas y revolución en el Río de la Plata borbónico*. Buenos Aires, Prometeo, 2021.
- Rémy, Frédérique. *Histoire des Pôles. Mythes et réalités polaires (XVII-XVIIIe siècles)*. Paris, Éditions Desjonquères, 2009.
- Rice, Geoffrey W. "A Diligent Professional Among the Noble Amateurs: the Fourth Earl of Rochford as Diplomat and Secretary of State, 1749-75". *State Papers Online: Eighteenth Century 1714-1782*. Cengage Learning (EMEA) Ltd., 2017.
- Saiegh, Rafael. *Francia en las Islas Malvinas*. Buenos Aires, Emecé, 2005.
- Sutherland, Stuart L. "Lord Shelburne and East India Company Politics, 1766-9". *The English Historical Review*, Vol. 49, N°145, 1934, pp. 450-486.
- Téllez Alarcia, Diego. "La misión secreta de D. Ricardo Wall en Londres (1747-1748)". *Brocar*, Vol. 24, 2000, pp. 49-71.
- Téllez Alarcia, Diego. "Anson, Wall y el papel del 'Lago Español' en el enfrentamiento colonial hispano-británico (1740-1762)". *Tiempos Modernos*, Vol. 4, N°11, 2004-2005.
- Téllez Alarcia, Diego. *D. Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2008.
- Téllez Alarcia, Diego. *Absolutismo e Ilustración en la España del s. XVIII. El Despotismo Ilustrado de D. Ricardo Wall*. Madrid, FEHM, 2010.

Thomas, Peter D. *George III. King and politicians, 1760-1770*. Manchester, Manchester University Press, 2002.

Torre Revello, José. "La promesa secreta y el convenio anglo-español sobre las Malvinas de 1771 (nuevas aportaciones)". Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas, XCVII, 1952.

Torre Revello, José. "Capellanes malvineros y la iglesia del puerto de Nuestra Señora de la Soledad". *Investigaciones y Ensayos*, N°3, 1967, pp. 9-35.

Torres Santo Domingo, Marta. "Un bestseller del siglo XVIII: el viaje de George Anson alrededor del mundo". *Biblio 3W*, XI, N°513, 30 de agosto de 2004.

Urbina, Ximena. "Expediciones a las costas de la Patagonia occidental en el período colonial". *Magallania*, Vol. 41, N°2, 2013, pp. 51-84.

Urbina, Ximena. "El frustrado fuerte de Tenquehuen en el archipiélago de los Chonos, 1750. Dimensión chilota de un conflicto hispano-británico". *Historia*, N°47, N°1, 2014, pp. 133-155.

Urbina, Ximena. "La isla Madre de Dios (costa del Pacífico austral) en los siglos XVII y XVIII: circulación de la información e intereses geopolíticos de España e Inglaterra". *Vegueta*, N°17, 2017, pp. 545-567.

Urbina, Ximena. *Fuentes para la historia de la Patagonia occidental en el período colonial. Segunda parte, siglo XVIII*. Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2018.

Urbina, Ximena. "Tres expediciones salidas desde Chiloé a los archipiélagos australes, 1767-1770: el interés de la metrópoli y la realidad local". *Aysenología*, N°7, 2019, pp. 28-36.

Vila Miranda, Carlos. "Toma de Manila por los ingleses en 1762". *Anuario de Estudios Atlánticos*, N°53, 2007, pp. 167-219.

Williams, Glyn. *El mejor botín de todos los océanos. La trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII*. Barcelona, Océano, 2002 [1999].

Williams, Glyn. *Artic Labyrinth. The Quest for the Northwest Passage*. London, Penguin Books, 2009.

Yuste, Carmen. "Mi travesía de investigación por el Pacífico del siglo XVIII. Comercio y comerciantes en el Galeón de Manila". Martínez López-Cano, María del Pilar; Pinzón, Guadalupe y Sanchiz Ruiz, Javier (coord.). *Nueva España y el Pacífico Hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2023, pp. 21-45.

Recibido el 17 de enero de 2024  
Aceptado el 8 de marzo de 2024  
Nueva versión: 1 de abril de 2024