

## Las Malvinas en posesión británica (1833 - abril 1982)

Smith centró sus esfuerzos en restaurar el establecimiento de Port Louis, al que renombró *Anson's Harbour*. Fue sucedido por los tenientes Robert Lowcay en abril de 1838 y John Tyssen en diciembre de ese mismo año. Estas autoridades negaron a Vernet sus reiteradas solicitudes para volver a asentarse en las instalaciones de las que era dueño, con el argumento de que se trataba de un "intruso". Finalmente, tras una visita a Londres, obtuvo una escasa compensación monetaria por la pérdida de sus caballos, pero se le negó una ampliación de la indemnización por los demás daños.

### Protestas diplomáticas argentinas

Inmediatamente luego de la invasión británica se estableció entre ambas naciones un patrón de argumentaciones diplomáticas que se extendería casi sin variaciones hasta la fecha actual.

El 17 de junio de 1833 Manuel Moreno, enviado argentino ante el gobierno del Reino Unido, presentó la protesta formal en un largo documento escrito en inglés y en francés. *La Protesta*, como generalmente se conoce al texto, repetía en su sustancia los fundamentos ya enunciados en el decreto de nombramiento de Vernet: dado que la innegable soberanía española sobre las islas había cesado debido a la independencia de sus territorios en América, las Provincias Unidas del Río de la Plata, como nueva nación independiente y reconocida por Gran Bretaña y otros estados, la había sucedido en los derechos sobre la jurisdicción de los mares del sur. Gran Bretaña, por lo tanto, quedaba excluida del asunto, y no tenía derecho a reclamo alguno.

La respuesta británica llegó seis meses más tarde. En carta de lord Palmerston, el gobierno inglés reiteraba la no extinción de los derechos anglosajones sobre las islas, fundamentados en el restablecimiento del asentamiento de Port Egmont en 1771. Alegaba que el posterior abandono de la base se había debido a cuestiones "de austeridad" y no de renunciamiento, como "atestiguaba" la placa de plomo oportunamente fijada por los marinos ingleses al retirarse.

El gobierno argentino calificó la respuesta de Palmerston como insatisfactoria, por lo que



Moreno volvió a protestar el 29 de diciembre, sin obtener respuesta del Foreign Office.

La política exterior de Juan Manuel de Rosas, en aquellos años a cargo del poder ejecutivo, era proclive a restaurar relaciones de amistad. En 1838 Moreno fue despachado nuevamente a Londres con el fin de tantear los ánimos sobre la eventual e hipotética posibilidad de ceder los derechos argentinos sobre las Malvinas con la condición de que la deuda remanente del préstamo de la Baring Brothers de 1824 fuera cancelada por el gobierno británico. La gestión tuvo resultado negativo. Asimismo, y a pesar de la oficial interrupción de las relaciones diplomáticas con los Estados Unidos, recurrió en 1839 al ministro plenipotenciario en Washington, Carlos María de Alvear, quien mantuvo una entrevista de carácter especial con el secretario de Estado John Forsyth: el gobierno norteamericano se mantenía ajeno a la cuestión de soberanía, limitándose a apoyar el accionar de la *Lexington*, pero "*sin que ello hubiera tenido la menor intención ni el deseo de hacer el más mínimo ultraje al gobierno ni a la Nación Argentina*".

## **Poblamiento**

En 1839 un mercader británico llamado G. T. Whittington fundó la *Falkland Islands Commercial Fishery and Agricultural Association* (Piscifactoría Comercial y Asociación Agrícola Islas Malvinas) y comenzó a ejercer presión sobre el gobierno de Su Majestad a fin de obtener permisos de explotación en las islas. Presentó ante las autoridades inglesas una petición firmada por un centenar de comerciantes londinenses, en la que demandaba que se discutiera en forma pública el futuro económico del archipiélago. En abril de 1840 escribió al secretario colonial, lord Rusell, proponiendo a su compañía como pionera de una eventual colonia. En octubre de ese año, sin que tuviera noticias del gobierno sobre el estado de su petición, Whittington despachó a su hermano con dos barcos que llevaban colonos y materiales. Arribaron en Puerto Luis en enero del año siguiente. J. B. Whittington exigió que se le otorgaran las tierras que su hermano alegaba haber comprado de Vernet. Tyssen, por entonces la máxima autoridad, respondió que no había recibido instrucciones de Londres sobre el particular, pero no pudo impedir que los pioneros se asentaran. Whittington lo hizo en Puerto Luis, en donde construyó una casa de nueve habitaciones y estableció un saladero de pescado en el mismo lugar donde Vernet había instalado el suyo.

En octubre de 1841 arribó el primer gobernador de las islas, el teniente Richard Clement Moody, a bordo de la HMS *Hebe*. Viajaban con él doce mineros y sus familias, dispuestos a asentarse en Malvinas; la colonia de *Anson's Harbour* contaba ya con unas cincuenta personas.



Un año después lord Edward Smith Stanley, secretario colonial de Estado, instruyó a Moody para que investigara el potencial del área del actual Puerto Williams como lugar de asentamiento humano. El gobernador asignó la tarea al capitán James Clark Ross, líder de la famosa expedición antártica. En 1843 Ross elevó un informe en el que sostenía que, en efecto, Puerto Williams podría funcionar como base para naves de gran calado, y que las costas desde el actual Puerto Jackson hacia el sur eran adecuadas para la construcción de

caseríos, debido a su ubicación protegida de los vientos, disponibilidad de agua dulce y abundancia de turba.

Los trabajos comenzaron en julio de 1843; el 18 de ese mes el gobernador Moody bautizó el poblado como **Puerto Stanley**. En 1845 se establecieron los principales órganos de gobierno colonial: el Consejo Legislativo y el Consejo Ejecutivo; tres años después se asignaron los cargos administrativos correspondientes. Para 1846 ya estaban construidas unas treinta casas prefabricadas de madera para 164 residentes, junto con una carpintería y una herrería.

La mayoría de los colonos se trasladaron al nuevo puerto, que creció rápidamente hasta alcanzar los 200 habitantes en 1849. Ese mismo año arribaron treinta familias para distribuirse entre la guarnición permanente y el destacamento policial. Reemplazaron a los mineros y zapadores que habían servido como fuerzas de orden desde 1842 a 1849. A fines de ampliar el cuerpo de policía, en 1857 se reclutaron varios civiles, y al año siguiente la guarnición fue reforzada con un grupo de 35 *marines*, formando la *Falkland Islands Garrison Company*, que continuó expandiéndose con sucesivos envíos de personal desde la metrópoli.

### **Más protestas argentinas**

Entre tanto la actividad diplomática continuaba intensamente. Se sucedieron otras dos protestas argentinas, el 18 de diciembre de 1841 y el 19 de febrero de 1842. En la respuesta a esta última, el gobierno de Su Majestad afirmaba que el acuerdo alcanzado con España en 1771 era de carácter "final", lo que impedía reconocer la potestad de las Provincias Unidas sobre las islas. El ministro Moreno respondió inmediata y enérgicamente:

*El que suscribe (...) se ve en la obligación de declarar, para evitar que el silencio de las Provincias Unidas no sea interpretado como un consentimiento tácito, que las Provincias Unidas no pueden aceptar y nunca aceptarán, la resolución del Gobierno de su Majestad Británica del 5 del corriente, dado que considera injusta y contraria a sus derechos evidentes (...)*

EL 23 de junio de 1843, diez años después de su invasión, las islas fueron incorporadas a los dominios del rey de Inglaterra a través de documentos firmados por la Reina Victoria, trasladando la capital desde Puerto Egmont a Puerto Stanley. En 1847 fue designado el primer gobernador del archipiélago, George Rennie.



Cámaras del Parlamento del Reino Unido, en el palacio de Westminster

El 25 de julio de 1848, durante un debate parlamentario en el que se trataban recortes al presupuesto, William Molesworth fue el primer británico en oponerse públicamente a la postura gubernamental, sosteniendo que debía reconocerse " el reclamo de Buenos Aires sobre las islas Falkland", lo que permitiría

reducir los elevados gastos que insumía la estación militar malvinense. Molesworth compartía el criterio casi unánime de que las islas carecían de valor y perspectivas económicas. En aquellos días los periódicos ingleses fustigaban la figura del representante argentino y propiciaban una postura adversa a las Provincias Unidas, a las que se consideraba un estado "rebeldes y de segunda categoría".

El diario *The Times*, por ejemplo, comentó:

*No sabemos qué admirar más, si la insolencia del sudamericano o la resignación del ministro*



*de la Reina que no lo lanzó a puntapiés escaleras abajo.*

Estos mismos periódicos londinenses reprodujeron en forma confusa y contradictoria un mensaje de lord Palmerston al parlamento, en el que insinuaba que la Argentina había decidido abandonar su reclamo. Esto produjo una inmediata réplica de Moreno, fechada el 31 de julio de 1849, en la que citaba los párrafos de los diarios y reiteraba que las Provincias Unidas nunca habían aceptado el despojo a manos británicas. Repetía también su propósito de no callar, para evitar que dicho silencio fuera malinterpretado como una confirmación de las erróneas expresiones del primer ministro. Lord Palmerston respondió que la prensa le había atribuido palabras que no eran suyas, y que por el contrario seguía sosteniendo que el asunto por la soberanía estaba pendiente de acuerdo.

Es un hecho sugestivo el que no exista registro de este discurso de Palmerston en las actas del parlamento. Algunos autores sospechan que las palabras del primer ministro fueron suprimidas debido a sus consecuencias legales, ya que de ellas se desprendía que, a criterio británico, en 1833 las Islas Malvinas eran *res nullius* y no posesión inglesa como se argumentaba en ese momento.

Luego de la batalla de Caseros las Provincias Unidas se abocaron a la construcción del estado argentino moderno. El tema de Malvinas comenzó a desaparecer progresivamente de la agenda de ambos países, y no resurgiría con fuerza sino hasta treinta años más tarde.

## **Desarrollo económico**

Luego de 1845 Puerto Stanley se benefició singularmente con la fiebre del oro de California: en 1847, por ejemplo, 777 barcos fondearon en sus instalaciones. Esta actividad produjo un *boom* en los negocios de reparación y aprovisionamiento de buques. La navegación del Cabo de Hornos era singularmente difícil, y muchos barcos debían emprender la vuelta severamente dañados tras inútiles intentos por pasar al Pacífico; varios resultaban semidestruidos, por lo que las Islas Malvinas pasaron a ser uno de los *cementerios de barcos* más notables del mundo. El negocio de reparación de buques comenzó a declinar en 1876, con la sanción de una nueva legislación naviera internacional, con la adopción progresiva del buque de vapor y el casco de hierro, y desapareció finalmente con la construcción del Canal de Panamá en 1914.

En enero de 1846 se celebró un contrato entre el gobierno de Su Majestad y Samuel Fisher Lafone, un comerciante británico que operaba desde Montevideo, en el que se le asignaban derechos exclusivos de caza sobre el ganado de las islas. Este contrato significó un duro golpe para la población de las islas, pues el villorio de Stanley se vio imposibilitado de continuar abasteciéndose por sus propios medios, y pasó a depender de terceros.

Lafone fue el primer terrateniente *in absentia* del archipiélago, pues nunca visitó las islas. Se le otorgaron unas extensiones de tierra en la isla Soledad, donde vivía la mayor parte del ganado salvaje. Esta zona de la isla pasó a ser llamada "*Lafonia*". Sus tareas nunca fueron auditadas por las autoridades inglesas: había prometido introducir colonos de ascendencia británica, pero en cambio envió grandes contingentes de gauchos e indios, que se establecieron en 1846 en *Hope Place*, en la costa meridional de *Brenton Loch*, y en 1849 finalizaron la construcción de una barricada en el istmo de Darwin para facilitar el control de los animales.

El gobernador Moody implementó en 1947 un esquema de fomento agroganadero en el que los colonos, a cambio del pago de una tarifa anual, obtenían derechos de pastoreo en lotes costeros de 0,5 a 1,3 km<sup>2</sup>, y en lotes internos de 1,3 a 2,6 km<sup>2</sup>. Dos años después Rennie, sucesor de Moody, extendió este plan para ampliar esos derechos a los 24 km<sup>2</sup> circundantes a quienes compraran no menos de 0,65 km<sup>2</sup> de tierra.

En 1850 Lafone fundó una compañía llamada 'The Falkland Islands Company Limited' con el propósito de instalar y explotar granjas, pues el ganado de Lafonia había sido cazado hasta la extinción. En 1857 la compañía se mudó desde *Hope Place* a Darwin, en busca de terrenos más adecuados para sus actividad. En 1860 el gobierno local modificó el contrato original de Lafone, reservándose la potestad de caza en todo el territorio de las islas con excepción de los lotes que pertenecían a la compañía.